

Сергей Абросов

В НЕБЕ ИСПАНИИ 1936–1939 годы



ВВЕДЕНИЕ

В отечественных публикациях, посвященных проблематике Гражданской войны в Испании, используются различные термины, относящиеся к названию фронтов, географическим названиям, а также используются различные названия боевой техники и т. д. Автор предпринял попытку привести к некому общему знаменателю термины, относящиеся к событиям в Испании 1936 – 1939 гг.

ТЕАТР БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

В книге используется система обозначений фронтов, применявшаяся советскими военными специалистами и советниками*.

Таблица I

Название фронтов во время Гражданской войны

Название фронта	Историческая область или провинция, на территории которой проходили военные действия	Время существования фронта
Южный (Андалусский)	Андалусия	Осень 1936 г. – весна 1939 г.
Эстремадурский	Эстремадура	Осень 1936 г. – весна 1939 г.
Центральный	Новая Кастилия	Осень 1936 г. – весна 1939 г.
Арагонский	Арагон	Осень 1936 г. – апрель 1938 г.
Северный	Астурия, Старая Кастилия, Страна Басков, Наварра	Осень 1936 г. – осень 1937 г.
Восточный (Каталонский)	Каталония	Май 1938 г. – февраль 1939 г.
Левантский	Валенсия, Левант	Май 1938 г. – весна 1939 г.
Эбро	Каталония	Июль 1938 г. – ноябрь 1938 г.

Кроме этого, иной раз в отечественной литературе встречаются названия «мадридского» и «терульского» фронтов. Формально такие фронты не существовали, в действительности это были отдельные участки Центрального и Арагонского фронтов.

НАЗВАНИЯ ПРОТИВОБОРСТВУЮЩИХ СТОРОН

Сторона, не участвовавшая в мятеже и сохранившая верность законно избранной власти, получила широко распространенное наименование «республиканской» или, менее употребительное, «правительственной». Противная сторона называла республиканцев «красными» или «коммунистами». В советских документах республиканцы именуются «испанцами», «синими», «друзьями» или «хозяевами». Советские летчики в отечественных документах называются либо «русскими», либо «нашими».

* Анализ документов, найденных в отечественных архивах, показывает различия в названии и делении на фронты, применявшееся испанским республиканским командованием и советскими военными специалистами. Основное отличие заключалось в том, что до разделения территории республиканской Испании в апреле 1938 г. на две части участок фронта от Центрального и до границы с Францией в советских документах принято было называть «Арагонским», тогда как в испанских источниках его обычно делили на два фронта: Восточный и Левантский в соответствии с действующими там армиями.

Республиканцы обычно называли противную сторону «мятежниками». Противники законного правительства поначалу себя обычно мятежниками и называли, а вскоре на смену этому названию появилось широко распространенное — националисты. Часто они назывались по имени главного руководителя своего движения «франкистами». В советских документах противная сторона называлась «мятежниками», «противником», «белыми», «интервентами», а во второй половине войны часто «фашистами».

Автор использует в работе термины «республиканцы» или «правительственные войска» для обозначения сторонников законно избранной власти вне зависимости от их гражданства и термины «националисты», «франкисты», «мятежники» или «противник» при обозначении сторонников генерала Франко, а также немецких и итальянских военных специалистов, действовавших на стороне националистов.

НАЗВАНИЯ САМОЛЕТОВ

Самолеты республиканцев

Очень часто в мемуарах и художественной литературе употребляются такие названия самолетов, как «чато», «моска» и т. д. В советских документах такие названия, за редкими исключениями, не использовались. Самолеты советского производства упоминались под своими обозначениями, правда без указания типов или модификаций. Иной раз в советских документах используются названия типа «скоростной моноплан» или «маневренный биплан», а также прозвища, которые более нигде не встречаются.

Собственную систему обозначения советских самолетов использовали сторонники генерала Франко, в основе которой лежали названия компаний-производителей авиатехники. Исключение составило лишь название И-16, который, видимо, так досаждал националистам, что был быстро переименован из «боинга» в «рату» (крыса). Интересно, что в немногочисленных открытых советских публикациях вплоть до 1955 г. советские самолеты назывались в соответствии с системой обозначения франкистов — «кертисс», «боинг» и т. д., либо республиканцев — «чато», «моска».

Таблица 2

Названия советских самолетов, воевавших в Испании

Самолет	Республиканское название (в переводе на русский язык)	Названия, встречающиеся в советских документах	Названия, данные националистами
И-15	«Чато» (курносый)	«Рак»	«Кертисс»
И-16	«Моска» (муха)	«Щука», «ласточка»	«Боинг», «рата»
СБ	«Катюшка»	«Софья»	«Мартин бомбер»
Р-5 ССС	«Расанте» (бреющий)	«Штурмовик», «парикмахер»	«папагайо» (попутай)
Р-Зет	«Наташа»		«папагайо», «прага»

Самолеты националистов

Сторонники генерала Франко располагали большим числом типов самолетов, что затрудняло их идентификацию. Кроме того, названия некоторых самолетов противника просто не были известны советским летчикам, например, «Мессершмитт-109», длительное время упоминался в отечественных документах как «моноплан». В первый период войны со-

ветские летчики, зная о существовании у противника двух типов основных истребителей — He 51 и Fiat CR.32, не могли предположить, что немецкая техника может быть хуже итальянской, и поэтому более «сильный» «фиат», как правило, назывался «хейнкелем», а He 51 именовался «фиатом». Спустя некоторое время ошибка была выявлена, и «фиат» (без указания индекса) стал самым распространенным в советских документах названием самолетов противника. Все тяжелые бомбардировщики националистов первоначально назывались «юнкерсом», а позже «хейнкелем» или Хе-111. Названия итальянских бомбардировщиков встречаются в документах нечасто. Легкие бомбардировщики, такие, как He 45, He 46, He 70, Ромео-37, Бреге XIX, назывались разведчиками или легкими бомбардировщиками, либо «хейнкелями» и «фиатами». В целом же, как отмечалось выше, самым распространенным названием самолетов националистов был «фиат» (за ним следует «хейнкель», а позже — Ме-109), и под этим названием мог подразумеваться практически любой самолет мятежников.

СОСТАВ И СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОГО ПАРКА

В архивных документах приводится много различных данных о состоянии материальной части республиканских ВВС. К сожалению, зачастую данные одного источника противоречат друг другу*. Чтобы не вводить в оборот неполные и недостоверные данные о составе и состоянии республиканского авиапарка, в тексте книги приведены только те цифры, которые, по мнению автора, наиболее соответствуют или близки к действительности**, а некоторые другие данные использованы в приложениях.

Данные по составу авиации националистов в основном взяты из иностранных источников. Сразу придется оговориться — за рубежом смогли «точно» подсчитать только победы франкистских летчиков-истребителей, данные о количестве и времени поставки им авиационной техники, а тем более, о ее потерях до сих пор до конца не выяснены.

В дневнике боевых действий республиканской авиации с 30.07.37 г. более-менее регулярно приводятся данные о количестве «самолето-вылетов» (по-современному самолето-пролетов) авиации противника за день. Кроме этого, данные о количестве летавших самолетов противника приводятся в различных документах ПВО республиканской армии. Данные из этих документов часто крайне противоречивы. Например, 14.08.38 г., по данным дневника боевых действий, франкисты на ВФ сделали 200 самолето-вылетов, а, по данным ПВО, только на участке боев в районе реки Эбро было зафиксировано почти 500 самолето-пролетов истребителей и 400 бомбардировщиков противника. Учитывая серьезные противоречия, информация по количеству вылетов авиации противника в книге приводится довольно ограниченно.

УЧЕТ ВОЗДУШНЫХ ПОБЕД

Судя по архивным документам, можно сделать вывод, что во время участия советских летчиков в боевых действиях в Испании какой-то единой и общепризнанной методики учета воздушных побед не существовало. В течение первого периода войны (ноябрь—декабрь 1936 г.) предпринималась попытка разделить воздушные победы на «личные» и «одержанные в паре», при этом самолет противника, сбитый в паре, считался 1/2 от сбитого лично и не фиксировался отдельно. Т. е. если у пилота по состоянию на 9 декабря 1936 г. на счету значился 1 сбитый «фиат», то это совсем

* Расхождения эти вызваны субъективным подходом, недостатком данных и другими причинами. Так, командиры подразделений и советники считали каждый по-своему, часто все самолеты записывая в сбитые и разбитые, хотя они могли через незначительное время встать опять в строй, с другой стороны, обломки полностью разбитого самолета, где ремонтировать просто было нечего, собирались и отправлялись для ремонта на завод, и таким образом уже не существующий самолет записывался в категорию находящихся в заводском ремонте. Часто эти расхождения имеют объективные источники: появились дополнительные запчасти и самолет, который не подлежал восстановлению, был отремонтирован, или когда вначале три самолета записывают в потерянные, а потом на их базе восстанавливают одну, а то и две машины. Также бывало, что из-за нехватки запчастей самолеты попадали на консервацию, как, например, 12 Р-Зет осенью 1937 г., и имели различное отражение в сводках.

** Все имеющиеся в книге данные по состоянию республиканских ВВС являются документальными, автор не вносил в них никаких собственных исправлений.

не означало, что самолет сбит лично, вполне возможно, что это 2 «фиата», сбитых с кем-то из других летчиков в паре. Начальник ВВС РККА Я. Алкснис был сторонником данной системы учета. В начале 1937 г., беседуя с вернувшимся из Испании Н. Шмельковым и узнав о количестве сбитых самолетов противника — 4 лично и 2 в паре, Алкснис сказал, что Шмельков стал, по западной терминологии, асом, т. к. имеет на своем боевом счету 5 сбитых самолетов. Такая система учета, видимо, впервые применялась в Испании и просуществовала недолго — до начала 1937 г.

В начале 1937 г., по мере увеличения республиканских ВВС, были сформированы эскадрильи И-15 с испанским и смешанным составом. С появлением испанских и американских летчиков в правительственной авиации в ВВС стала внедряться система учета воздушных побед, применявшаяся пилотами стран Антанты на Западном фронте в годы Первой мировой войны. Самолет, сбитый в группе, записывался каждому участнику. Причем неясно, пополнялся личный счет целой победой или дробным числом. Несмотря на имеющиеся свидетельства в пользу деления побед, упоминания о дробных боевых счетах воевавших в тот период пилотов И-15 носят исключительный характер, чаще встречаются целые цифры побед.

Эта система не применялась в эскадрилье И-16, состоявшей только из советских летчиков. В журнале боевых действий в большинстве случаев победы записывались за конкретными пилотами или звеньями. Однако победы в составе звена требовали либо прибавлять к личному счету по $^1/_3$ победы, либо применять какой-то другой метод учета сбитых самолетов противника. В результате эксперимент с дробями было решено не продолжать, но и не заниматься уравниловкой — не смешивать парные и звеньевые победы в одну категорию групповых. Примерно с лета 1937 г. большинство одержанных советскими истребителями побед в небе Испании подразделялось на три категории: личные, парой и звеном*. Скорее всего, имевшиеся у пилотов дробные победы 1936 г., были переведены в новую систему, т. к. упоминания о «дробях» автору больше не встречались. Исключение составила последняя группа советских истребителей, руководимая С. Грицевцом, в которой практиковалась запись побед на эскадрилью.

* Иногда встречаются также сбитые четверкой и группой.

Как подтверждались победы советских пилотов, точно неизвестно, вероятно, это был некий компромисс между заявлениями летчиков и докладами наземных войск. В архивных документах сохранился доклад одного из авиационных советников**, который вкратце отметил: «*Наиболее сложным оказался вопрос учета результатов воздушного боя. Если подводить итог по заявлениям летчиков, то подчас получались баснословные цифры. Да это и естественно: один и тот же падающий самолет противника мог быть засечен несколькими; не каждый падающий самолет мог оказаться сбитым и не каждый упавший самолет — действительно упал на землю (наблюдение сверху скрадывает высоту). Наблюдение с земли не всегда давало результат из-за большого удаления. Если наблюдение было организовано самой авиацией, оно еще давало известный результат. Если же оно осуществлялось наземными войсками, то базировать на этих сведениях вывод о результатах боя было невозможно*» [68].

** В документах значится как «майор т. С» — вероятно майор Соболевский О. В.

У летчиков-истребителей противника также единой системы учета не было. Так, немцы и испанцы вели индивидуальный учет, а итальянцы все победы считали групповыми***.

*** Тем не менее в иностранных источниках часто встречаются индивидуальные победы итальянских истребителей.

На каких именно критериях основывались системы подтверждения побед противоборствующими сторонами, автору неизвестно. Тем не менее при проверке соответствия заявленных побед реальным потерям обнаруживаются подчас значительные несоответствия, что говорит о существенных недостатках всех использовавшихся в Испании методов подтверждения побед.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ И ИМЕНА

Фамилии и имена, приводимые в настоящей работе, при цитировании документов даются как в оригинале, иностранные фамилии и имена (испанские, немецкие, французские и т. д.) даются в традиционной русской орфографии, а в скобках в оригинальной орфографии. Географические названия, использующиеся в книге, главным образом взяты из карты Испании и Португалии, составленной Московской военной картографической частью и изданной в Москве летом 1938 г.*.

В случаях, когда территория, контролируемая республиканцами, состояла из двух разделенных франкистскими войсками областей (июль 1936 г. — октябрь 1937 г., отделенные от основной республиканской территории Астурия и Страна Басков; апрель 1938 г. — февраль 1939 г., отделенная от основной территории — Каталония), в книге для обозначения основной республиканской территории (на которой действовало большинство фронтов и располагались города Мадрид и Валенсия) используется наименование «центральная Испания» либо «центральная часть Испании»**.

* Названия, указанные в книге, могут незначительно расходиться с другими встречающимися в разных источниках названиями: например, Андалусия — Андалузия, Жерона — Херона.

** В иностранных источниках обычно называется Центрально-Южной зоной.

КУРСИВ, ССЫЛКИ

Полное размещение по тексту книги ссылок на использованные источники (с указанием номеров листов или страниц), а также список с указанием по ссылкам этих источников, по мнению автора, значительно увеличит объем издания, при этом не неся для подавляющего большинства читателей никакой полезной информации. Учитывая данное обстоятельство, в книге приведен общий список использованной литературы.

Курсивом, в кавычках выделен текст, цитируемый из использованных для написания книги источников.

В квадратных скобках, рядом с цитируемым отрывком (от нескольких предложений) либо рядом с важной информацией, указывается порядковый номер источника по списку, приведенному в конце книги.

СОВЕТСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ СОВЕТНИКИ

Говоря о воздушной войне в Испании в 1936 — 1939 гг., нельзя не сказать о советских авиационных командирах, направленных для оказания помощи республиканскому правительству и занявших в системе руководства республиканских ВВС высокие должности.

До начала Гражданской войны испанской авиацией командовал директор Управления по аэронавтике генерал Дон Мигель Нуньес де Прадо. Он остался верен Республике и 18 июля прилетел выяснить обстановку в Сарагосу, где был схвачен и убит националистами. На некоторое время, после убийства Прадо, единое руководство республиканской авиацией было потеряно, решения на местах принимали офицеры, оставшиеся верными Республике. Авиацией на мадридском направлении командовал Игнасио Идальго де Сиснерос, адъютант председателя совета министров и военного министра Испании Сантьяго Касареса Кироги. В начале сентября 1936 г. после смены республиканского правительства (во главе стал Франсиско Ларго Кабальеро) было создано министерство авиации во главе с Индалесио Прието (позже военный министр). Сиснерос был назначен командующим воздушными силами Республики. В своих мемуарах Сиснерос отмечает, что сам он был против назначения его командующим ВВС [85].

Осенью 1936 г., к моменту прибытия советских летчиков и самолетов, по признанию Сиснероса, республиканские ВВС и их руководство

желали много лучшего. Фактически советские летчики и командиры оказались предоставлены сами себе.

В результате первоначально, с октября 1936 г. по май 1937 г., руководство республиканской авиацией (представленной в основном советским летным составом) было сконцентрировано в руках советских военных. При этом до конца 1936 г. в среде советников отсутствовало единоначалие и организованность (см. ниже высказывания советников), фактически непосредственное руководство участием авиационных частей и подразделений в боевых действиях осуществляли советские командиры авиационных групп и эскадрилий, без какой-либо координации со стороны вышестоящих штабов и командиров.

К сожалению, автору не удалось проследить на основе архивных материалов организацию и управление республиканскими ВВС в первой половине 1937 г. Главным авиационным советником в этот период был Я. В. Смушкевич, который возглавлял «русский штаб авиации», находившийся глубоко в тылу, в Мурсии, в отрыве как от испанского республиканского генштаба, так и испанского республиканского штаба авиации. Вероятно, на практике реальным решением боевых вопросов по-прежнему больше занимались советские командиры авиагрупп.

Обстановка изменилась с прибытием в Испанию в конце мая — начале июня 1937 г. советника В. Н. Лопатина, который смог сконцентрировать в своих руках руководство республиканскими ВВС. После этого Лопатин стал постепенно передавать управление ВВС испанцам. Сохранившаяся в советских архивах копия «Боевого приказа № 2» от 05.07.37 г. начальника республиканских ВВС И. Сиснероса весьма наглядно иллюстрирует, каким образом на практике осуществлялась передача управления авиационными частями республиканским командирам. В приказе определяется порядок нанесения удара 06.7.37 г. При этом истребительной группе и группе СБ, имевшим либо советский, либо смешанный состав, ставятся общие задачи, а группе Р-Зет, имевшей испанский состав, задача расписывается вплоть до мельчайших подробностей: «*3 самолетами с 6.00 до 6.20 бомбить резервы противника в лесу между рекой Гвадаррамой и селением Романиллос. Высота 800—900 метров. Заходов 1, уход от цели с правым разворотом. Заход на цель с севера по реке Гвадаррама*» [13].

Однако Лопатин занимал свою должность недолго. Он часто подвергался критике другими советниками (причем зачастую, по мнению автора, необоснованно) и в начале сентября 1937 г. вернулся в СССР. За время пребывания Лопатина в должности главного советника в республиканской авиации произошли значительные изменения: «*Успешно проводившаяся в течение лета «испанизация» республиканских ВВС привела к тому, что на 1.9.37 г. более 75% частей (13 эскадрилий из 16) имели целиком испанский личный состав (кроме нескольких отдельных русских командиров)*» [13].

Проведенная «испанизация» республиканских ВВС уже не позволяла другим советским советникам, работавшим в Испании после Лопатина, фактически руководить всей республиканской авиацией. С осени 1937 г. советские авиационные советники подчинялись республиканскому генштабу и штабу авиации и осуществляли руководство подразделениями либо советского, либо смешанного состава, которых постепенно в республиканских ВВС становилось все меньше.*

Возможно, лучшим описанием роли советских авиационных советников в республиканских ВВС явятся отрывки из документов, подготовленных самими советниками**.

Советник Бергольц Август Иванович, из доклада от 01.02.37 г.:

«*Действующая авиация во главе с начальником авиации, согласно установленному в Испании положению, подчинена в военное время в оперативном отношении генеральному штабу, в тыловом отношении минис-*

* Исключением, пожалуй, стал авиудар по франкистскому аэродрому Гарапильос 15.10.37 г., разработанный и осуществленный, скорее всего, без участия испанского штаба.

** Информация о руководстве авиацией также приводится в приложении №.....(стенограммы).

терству авиации. Министерству же авиации непосредственно подчинены школы, кадры и авиационная промышленность.

Наша авиация занимает обособленное место, формально подчиняясь как бы начальнику авиации, на самом же деле сплошь и рядом проводит те или иные действия самостоятельно, ставя об этом в известность штаб испанской авиации после выполнения. Месторасположение испанского штаба авиации в Альбасете, там же находится и Андре (скорее всего, Я. В. Смушкевич. — *Примеч. авт.*), *в то время как генштаб и министерство авиации находятся в Валенсии.*

Такой разрыв между начальником авиации с его штабом, с одной стороны, и начальником советской группы авиации, генеральным штабом и министерством не способствует успеху.

При сравнительно плохой связи, особенно удаленности, часто получается, что Андре работает сам по себе, штаб авиации сам по себе, в разработке операции в генштабе или у Доницетти (главный военный советник Я. К. Берзин. — *Примеч. авт.*) *привлечь к участию Андре или полковника Сеснероса можно только вызовом, что не всегда удобно.*

Если к этому добавить, что т. Свешников, Андре и советник при министерстве авиации друг другу также не были подчинены, то получается довольно сильный разброд.

На мой взгляд, необходимо добиться, чтобы:

1.Штаб авиации с начальником ВВС был переведен в Валенсию.

2. Андре приблизить органически к начальнику авиации, сделав его помощником или заместителем начальника авиации.

3. Советников авиационных, включая и советника на севере, друг другу подчинить» [12].

«12 (на самолетах СБ. — *Примеч. авт.*), *15* (на самолетах Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*) *и истребительная группа формально подчинены начальнику авиации республиканской армии полковнику Гидальго Сеснеросу, фактически сплошь и рядом работает самостоятельно»* [12].

Главный военный советник республиканской армии Берзин Ян Карлович («Доницетти»), до командировки в Испанию зам. командующего ОКДВА, из письма от 18.12.36 г:

«С авиаторами дело обстояло не так гладко. На почве «распределения власти» наметились некоторые трения между Рейнгольцем и Свешниковым. Рейнгольц к разрешению ряда вопросов подходит формально, исходя из уставных норм как в отношении нагрузки людей, так и использования материальной части. Свешников больше учитывает нужды фронта и то, что авиация не на учениях, а на фронте, и поэтому при выполнении ряда заданий не может быть отказа по чисто формальным соображениям. Трения эти были быстро ликвидированы, а с приездом Смушкевича совершенно изжиты. Согласно Ваших указаний, Рейнгольца приспосабливаем к генеральному штабу и министру для помощи по мобилизации промышленности, организации снабжения, тыла, аэродромов и т. д.»* [12].

* Правильно — Бергольц. — *Примеч. авт.*

Советник Лопатин Всеволод Николаевич, из доклада от 01.09.37 г.:

«В июне русский Штаб Авиации был переведен из Мурсии в общую с испанским Штабом Авиации и Генеральным Штабом стоянку — в Валенсию. Этим было устранено территориальное разобщение на 250 клм и обеспечено непрерывное личное общение.

К Мадридской (июль 1937 г. — *Примеч. авт.*) *операции раздельный Русский Штаб был упразднен и слит с Испанским, где русские командиры стали заместителями у начальников отделов. К сентябрю месяцу, учась на нашем опыте, Испанский Штаб был уже способен самостоятельно руководить операциями.*

К сожалению, не удалось также решительно поднять роль испанского Начальника Авиации. Подходящего, волевого и знающего испанского командира, способного единолично управлять в операции, — пока нет. Фактическое полноправное руководство действиями пока остается за нами через посредство испанского Штаба. Начальник Авиации из друзей СИСНЕРОС работает фактически помощником» [13].

«Отношение русского Начальника Авиации с испанским Штабом Авиации, с испанскими частями и с Генеральным Штабом — самые благоприятные, причем особым признанием встречались всегда наши мероприятия к привитию самостоятельности «Хозяевам» [13].

Таблица 3

Советские советники и руководящий состав республиканских ВВС*.

Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Даты начала и окончение командировки	Примечание
	Главные авиационные советники		
П-к Свешников Б. Ф.	Н/о авиашколы г. Липецка	Август 36 г. — 22.04.37 г.	Военно-воздушный атташе посольства СССР в Испании
П-к Урус В. Г.	Слушатель ВЛТШ МВО	Сентябрь 36 г.	На пути в Испанию 15.9.36 г. арестован в Вене, 25.09.36 г. выслан из Австрии, вернулся в СССР
К/д Бергольц А. И.	Н-к ВВС МВО	Октябрь 36 г. — 18.01.37 г.	
К/б Смушкевич Я. В.	К-р 40 лбаб БВО	Ноябрь 36 г. — 17.06.37 г.	
К/д Лопатин В. Н.	Н-к ВВС ЛВО	26.05.37 г. — 09.09.37 г.	
К/б Птухин Е. С.	К-р 142 иаб БВО	15.05.37 г. — 25.02.38 г.	
П-к Арженухин Ф. К.	Н/о штаба ВВС	15.02.37 г. — 13.08.38 г.	До августа 1937 г. находился на СФ
К/б Андреев А. П.	К-р 51 саб ОКДВА	28.06.38 г. — 27.02.39 г.	
М-р Юханов Д. П.	Врио к-ра 21 сбаэ БВО	28.06.39 г. — 12.05.39 г.	Первоначально руководил эскадрильей, группой СБ
	Советники при штабах (н-ки штабов)		
П-к Федосеев Н. И.	Н/ш 4 аб	Октябрь 36 г. —	21.04.37 г. назначен командующим республиканской истребительной авиацией. Погиб 16.05.37 г.
К-н Суязин В. А.	Н/ш 23 тбаэ 107 тбаб МВО	Октябрь 36 г. — 29.09.37 г.	Штаб истребителей авиации
П-к Котов П.А. Б/к Рябов К.А. М-р Соболевский О. В.	Н/ш 107 иаэ 83 иаб БВО	Октябрь 36 г. — 02.07.37 г.	Возглавлял группу Р-Зет, возможно, выполнял функции политического советника
П-к Шарапов А. Р.	Слушатель ВЛТШ МВО	10.10.37 г. — 27.02.39 г.	
Л-т Островский М. И.	Летнаб 7 лшаэ		Н/ш аэ, в штабе авиации
М-р Малашкевич Т. В.	Н-к отдела штаба аб	12.12.37 г. — 15.09.38 г.	

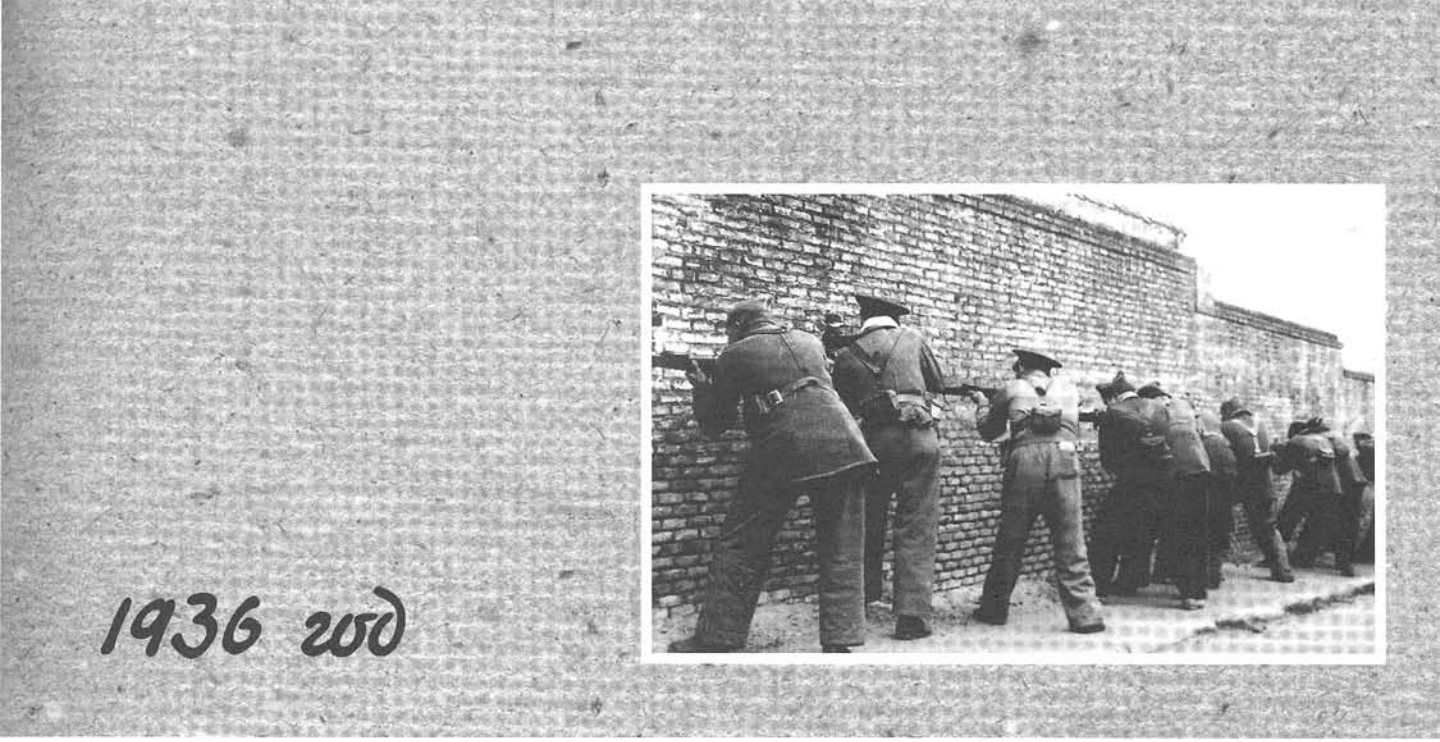
* Таблица составлена на основе многих, в том числе и противоречивых, данных, поэтому данные на полноту и достоверность не претендуют. Кроме указанных лиц, в Испании были: п-к Коробков Ф.Г. (октябрь 36 г. — 29.09.37 г.), вероятно, советник на СФ; к/б Алексеев. Также в документах встречаются фамилии советников (скорее всего, авиационных) Быков, Гречнев, Нилов, Путнер, Стуков.

Продолжение таб. 3

Звание, ф.и.о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Даты начала и окончание командировки	Примечание
К-н Масленников Д. Ф.	Н/ш 62 тбаэ ХВО	Декабрь 37 г. – 25.04.38 г.	
К-н Палачев Г. А.	Н/о штаба 16 тбаб ХВО	14.01.38 г. – 25.11.38 г.	
К-н Несменов Ф. И.	Выпускник ВВА МВО	12.1.38 г. – 7.02.39 г.	
Политические советники			
Д/к Гальцев И. С.	Н-к политотдела 40 аб БВО	Октябрь 36 г. – 17.06.37 г.	
П-к Агальцов Ф. А.	Зам. н-ка политотдела 114 шаб БВО	30.04.37 г. – 27.11.38 г.	
Усатый Ф. И.	Н-к политотдела 5-й школы ВВС	21.10.37 г. – 13.08.38 г.	
Командующие истребительной авиацией			
К/б Пумпур П. И.	Слушатель ВВА РККА	Октябрь 36 г. – 11.05.37 г.	
П-к Федосеев Н. И.	Н/ш 4 аб	Октябрь 36 г., Погиб 16.05.37 г.	
Ст. л-т Копец И. И.	К/о 70 оиао ВВА МВО	Октябрь 36 г. – 17.06.37 г.	
К/б Птухин Е. С.	К-р 142 иаб БВО	15.05.37 г. – 25.02.38 г.	
П-к Адриашенко В. И.	К-р 83 иаб БВО	31.07.37 г. – 06.01.38 г.	
К-н Еременко И. Т.	К/о 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	31.05.37 г. – 06.02.38 г.	
Командиры группы И-15			
Ст. л-т Копец И. И.	К/о 70 оиао ВВА МВО	Октябрь 36 г. – 17.06.37 г.	
М-р Шустов П. Н.	К/э 40 аб БВО	22.04.37 г. –	Формально должен был находиться на этой должности, но реально руководил сборкой новых самолетов и обучением испанцев
Ст. л-т Осадчий А. П.	Врио к-ра 65 иаэ КВО	10.01.37 г. – 26.07.37 г.	Возможно, занимал данную должность летом 37 г.
К-н Еременко И. Т.	К/о 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	31.05.37 г. – 06.02.38 г.	
Ст. л-т Серов А. К.	К/з НИИ ВВС МВО	14.06.37 г. – 21.01.38 г.	
Л-т Степанов Е. Н.	К/з 12 иаэ 111 иаб ЛВО	20.08.37 г. – 27.07.38 г.	20.01.38 г. сбит, попал в плен

Окончание табл. 3

Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Даты начала и окончание командировки	Примечание
М-р Павлов Е. Д.	К-р 33 иаэ БВО	12.01.38 г. – 31.03.38 г.	
М-р Котров В. П.	К-р 119 иаэ ЗакВО	17.01.38 г. – 26.10.38 г.	
Командиры группы И-16			
Ст. л-т Колесников К. И.	К/о 107 иаэ 83 иаб БВО	Ноябрь 1936 г., погиб 12.05.37 г.	
Ст. л-т Гусев А. И.	К/о 17 иаэ 142 иаб БВО	20.08.37 г. – 25.04.38 г.	
К-н Лисин В. Т.	Ф/ш 83 иаб БВО	14.12.37 г. – 10.06.38 г.	
М-р Родин Ф. В.	К-р 57 иаэ 142 иаб БВО	26.03.38 г. – 04.10.38 г.	
Ст. л-т Грицевец С. И.	Врио к/з 8 школы пилотов	10.06.38 г. – 26.10.38 г.	
Советники на СФ			
П-к Арженухин Ф. К.	Н-к отдела штаба ВВС	15.02.37 г. – 13.08.38 г.	Какие обязанности выполнял до прибытия на СФ – неизвестно.
П-к Адриашенко В. И.	К-р 83 иаб БВО	31.07.37 г. – 06.01.38 г.	
Сборка, облет самолетов и обучение испанцев			
М-р Сальников Ф. А.	К-р 36 иаб КВО	Октябрь 36 г., погиб 21.01.37 г.	
М-р Шустов П. Н.	К/э 40 аб БВО	22.04.37 г. – 22.10.37 г.	



I. НАЧАЛО МЯТЕЖА

Начало 1930-х гг. было для Испании временем серьезных перемен и потрясений. В апреле 1931 г. республика как форма государственного устройства пришла на смену одряхлевшей монархии. Установление республиканской формы правления сопровождалось провозглашением политических свобод, введением 8-часового рабочего дня, началом аграрной реформы. В 1932 г. генерал Санхурхо* возглавил военный мятеж, закончившийся неудачей. В октябре 1934 г. вооруженное восстание рабочих против правого правительства было подавлено армейскими частями под командованием генерала Франсиско Франко. В феврале 1936 г. на парламентских выборах одержал победу Народный фронт. Новое правительство Испании попыталось продолжить реформы начала 30-х гг.

* Приговорен к смертной казни, затем к 30 годам заключения, в 1934 г. освобожден.

После неудачи 1932 г. консервативно настроенные генералы сделали соответствующие выводы и готовились к новой попытке военного переворота весьма основательно. Заговорщики планировали стремительным повсеместным выступлением захватить власть во всей стране.

18 июля 1936 г. в радиоэфире прозвучала ставшая хрестоматийной кодированная фраза «Над всей Испанией безоблачное небо», означавшая начало выступления военных против республиканского правительства.

20 июля 1936 г. генерал Санхурхо, идейный вдохновитель путча, погиб в авиационной катастрофе. Руководство мятежниками перешло к нескольким генералам, в том числе генералу Франко, который тайно прибыл 19 июля в Испанское Марокко с Канарских островов, где он находился в «ссылке» по распоряжению правительства Народного фронта. Франко возглавил мятежные части испанской армии, дислоцировавшиеся в Марокко. Армейские части, выступившие против Республики на севере Испании, находились под командованием генерала Молы.

Итоги первых дней выступления мятежников хорошо известны: две трети территории Испании, на которой расположены самые крупные города и столица страны, где проживало три четверти населения Испании, остались под юрисдикцией республиканского правительства. На республиканской территории оказались и все средиземноморские порты страны.

Личный состав сухопутных войск Испании разделился примерно поровну между противоборствующими сторонами, военно-морской флот

большей частью остался на стороне Республики. В военно-воздушных силах на стороне законного правительства осталось примерно 35% офицеров и летчиков, а также 90% технического состава.

Авиапарк испанских ВВС разделился следующим образом:

Таблица 4

Тип самолета	Республиканцы (к-о самолетов)	Националисты (к-о самолетов)
Breguet XIX	Около 60	Около 60
Nieuport 52	Около 50	Около 10
Fokker F.VIIb3m	5	3
De Havilland Dragon Rapid	4	1
Savoia S.62	20	5
Dornier Wal	20	10
Douglas DC-2	3	1
Hawker Fury	3	–
Vickers Vildebeest	27	–
Martinsyde F.4	7	–
Всего	Около 200	Около 90

Разумеется, нельзя говорить о некоем точном географическом разделе территории Испании между конфликтующими сторонами. Раздел проходил среди людей, вне зависимости от того, в каком месте Испании или ее заморских территорий (например, Марокко) они находились. Одна из драм Гражданской войны произошла в Марокко, на аэродроме Тетуан, где служил двоюродный брат лидера мятежников Франко — майор Рикардо де ла Пуэнте Баамонде. Он остался верен Республике и пытался защитить свой аэродром, а когда понял, что сопротивление бесполезно, вывел из строя самолеты. Отважный майор был взят в плен и приговорен военным трибуналом к смертной казни. Франко, бывший в курсе событий, дабы не брать на себя формальную ответственность за смерть брата, сложил с себя, на короткое время, полномочия командующего марокканскими частями испанской армии.

Несмотря на то что план мятежников по молниеносному захвату власти не был осуществлен, о неудаче путча говорить не приходилось. Националисты, во главе которых стояли военные, смогли сделать главное — по-настоящему ввязаться в сражение. А силы на их стороне были: самая боеспособная часть испанской армии — африканская армия — насчитывала 45 тысяч хорошо вооруженных солдат, послушных приказу. Необходимо было только перебросить их из Африки в Испанию. Эта задача стала для мятежников в первые дни путча первостепенной.

Уже 18 июля эсминец «Чуррука», два парохода и паром переправили из Марокко в Кадис первых 220 военных. Однако повторный рейс судам совершить не удалось — матросы отказались выполнять приказы своих офицеров и присоединились к республиканскому флоту.

На следующий день канонерская лодка «Дато» и паром перевезли в континентальную Испанию еще 170 человек. Несмотря на небольшое число переправленных за эти два дня, эти мятежники сыграли важную роль в захвате власти в нескольких прибрежных городах, в том числе в Кадисе. Часто же захват власти происходил не силой оружия (для этого мятежники были слабы), а уговорами и обещаниями.

В последующие дни, как только флот окончательно встал на сторону республиканцев, переброска войск мятежников из Марокко практически прекратилась. Корабли националистов опасались выходить в море из-за угрозы республиканского флота, и переправа осуществлялась лишь на

рыбацких парусных фелюгах. Разумеется, для масштабных действий этого было недостаточно, и Франко принимает решение приобрести за границей самолеты, как для переброски войск, так и для уничтожения республиканского флота.

19 июля Франко направил своего эмиссара в Великобританию, Германию и Италию для проведения переговоров о закупке партии бомбардировщиков и нескольких истребителей прикрытия. В это же время в Кадис прибыл генерал Альфредо Кинделан — представитель генерала Молы. Кинделан, стоявший некогда у истоков испанской авиации, был назначен Франко командующим авиацией мятежников в этом районе. А после того как он организовал эффективно действующий «воздушный мост» между Марокко и Испанией, Кинделан был назначен главнокомандующим ВВС националистов.

Будучи истинным авиатором, Кинделан предложил перебросить всю армию по воздуху, т. е. способом, достаточно оригинальным для того времени. Первоначально транспортировку войск осуществляли 3 Fokker F.VIIb3m, бравшие на борт по 16—20 солдат, и один Dornier Wal (12 человек). 25 июля к ним добавился Douglas DC-2 (до 25 человек) и еще один Wal. Самолеты делали по четыре вылета в день. И все-таки темпы переброски признавались командованием националистов недостаточными, проблемой оставалась и переброска тяжелого вооружения.

Конфликт между националистами и республиканцами затягивался и требовал все больших ресурсов с обеих сторон. Эмиссары мятежников отправились по всей Европе в поисках вооружения. 21 июля в Рим прибыл посол Франко. 22 июля Франко телеграммой обратился к руководителям Германии с просьбой предоставить 10 военно-транспортных самолетов с экипажами, а 24 июля в Берлин прибыли его представители.

Первым на помощь мятежникам пришел Гитлер — 25 июля 1936 г. он принял решение отправить в Испанию 20 Junkers Ju 52. 10 самолетов были отправлены на пароходе из Гамбурга 29 июля (прибыли в Кадис 11 августа), остальные 10 машин вылетели в Испанское Марокко 29 июля — 9 августа под видом пассажирских лайнеров*.

28 июля решение о помощи испанским националистам принял и Муссолини. Италия выделила 12 бомбардировщиков Savoia-Marchetti SM.81, которые могли быть использованы и как транспортники. Все 12 самолетов вылетели утром 30 июля. Но итальянцам не повезло: на маршруте дул сильный встречный ветер и до города Надора, расположенного в Испанском Марокко, долетело только 9 самолетов. Один пропал без вести, второй разбился при вынужденной посадке в Алжире, третий бомбардировщик произвел посадку во Французском Марокко, где был конфискован. Этот случай получил широкую международную огласку.

Участие немецких и итальянских самолетов значительно ускорило переброску войск франкистов в Испанию. «Юнкерсы», например, брали на борт вместо 17 пассажиров по 40 солдат с полным вооружением. Рекорд поставил капитан Хенке (Henke), перебросив за день 243 «марокканца». И все же обстановка требовала от националистов более быстрых темпов. 5 августа Франко решился на проведение морского конвоя, воздушное прикрытие которого должно было осуществляться восемью SM.81, двумя Wal и шестью Breguet XIX. Операция прошла благополучно, и в Испанию было доставлено значительное количество военного снаряжения и три тысячи солдат**. Республиканские корабли попытались воспрепятствовать проводке конвоя, но под ударами фашистской авиации вернулись в свои порты. После этого прикрываемые с воздуха суда с войсками националистов стали совершать регулярные рейсы. Продолжал работать и «воздушный мост», по которому в период с июля по октябрь 1936 г. было переброшено около 14 тысяч солдат, 44 орудия и 500 тонн снаряжения, совершено 868 самолето-вылетов.

* При этом один Junkers Ju 52 совершил ошибочную посадку на республиканской территории. Его экипаж, одетый в гражданскую одежду, немцам удалось вызволить, самолет же был реквизирован. Эту машину сожгли на аэродроме фашистские бомбардировщики в октябре 1936 г.

** Общая численность переправленных с начала конфликта после прохождения этого конвоя составила 8 тысяч человек.

По мере прибытия марокканских частей в Испанию из них формировались колонны (подразделения). На этот момент войска Франко находились примерно в 500 км от Мадрида, а части Молы были остановлены республиканцами в нескольких десятках километров от столицы.

Первая сформированная колонна выступила на север 2 августа, вторая — 3-го, а третья — 7 августа. 10—11 августа пал город Мерида, и войска Франко соединились с северной группировкой генерала Молы. Продвижение франкистов к Мадриду сопровождалось многочисленными актами террора: пленные республиканские милиционеры и гражданские лица, вызывавшие сомнения в лояльности режиму мятежников, расстреливались без суда. Немногочисленные слабо вооруженные отряды республиканской народной милиции не могли помешать продвижению закаленных в колониальных боях войск националистов. 14 августа после взятия Бадахоса (в городе было расстреляно около 4 тысяч человек) северные и южные территории, контролируемые мятежниками, были объединены.

От Бадахоса колонны франкистов стали двигаться на северо-восток в направлении Мадрида. К 27 августа, пройдя около 300 км, все три колонны соединились возле города Талавера-де-ла-Рейна, важного последнего пункта на пути в Мадрид. 3 сентября город пал. Тем временем генерал Мола провел успешное наступление на севере страны, оттеснив республиканцев от границы с Францией.

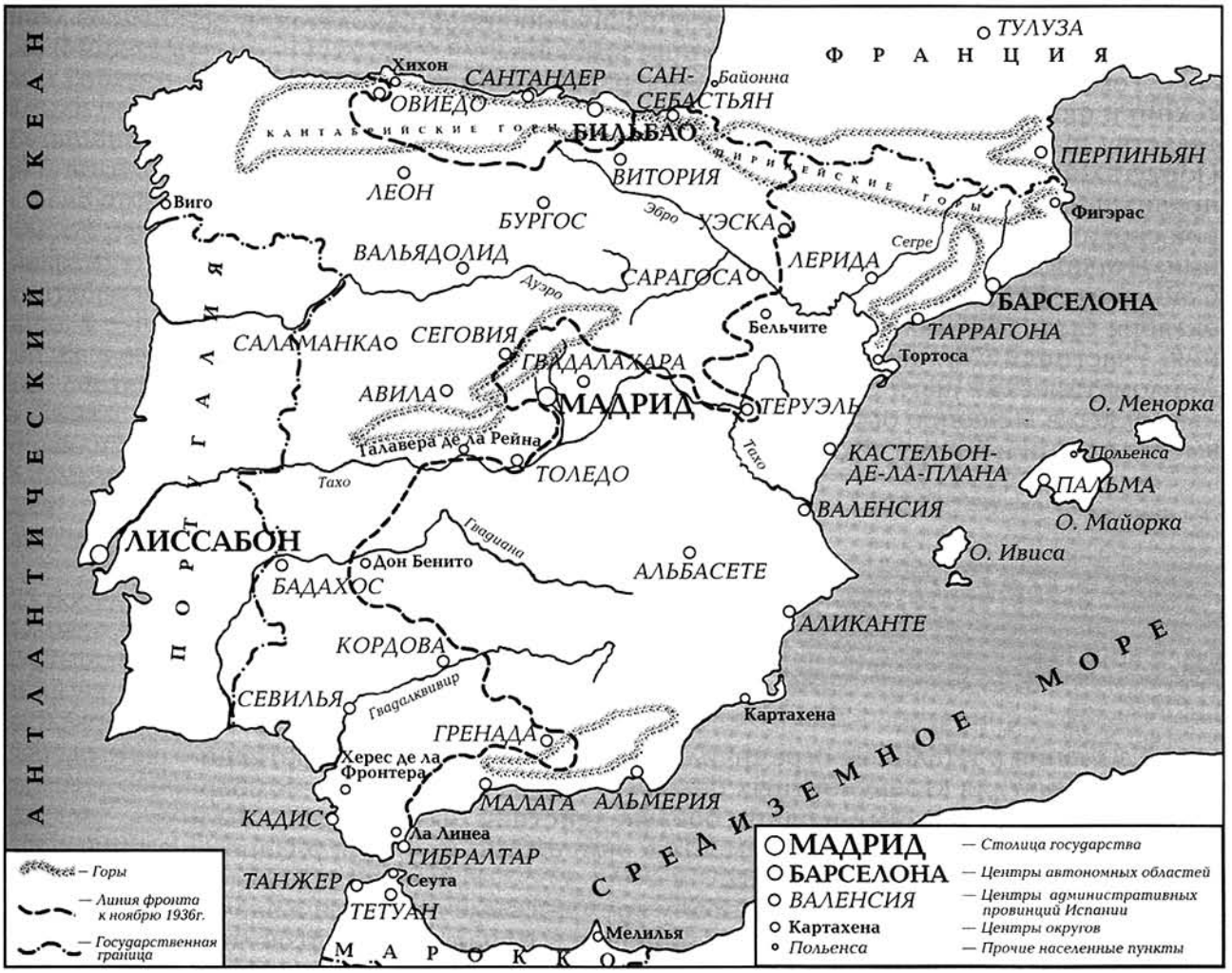
Очевидные успехи националистов на фронтах подвигли генералов к решению проблемы «мирного» управления Испанией. 21 сентября 1936 г. состоялось собрание хунты (совета) национальной обороны, одним из вопросов повестки дня которого стало избрание единого командующего — генералиссимуса. На этот пост был избран генерал Франсиско Франко, однако официально об этом было решено пока не сообщать. В этот же день войска мятежников, преодолев все усиливающееся сопротивление республиканцев, продвинулись ближе к Мадриду и овладели городком Македа, из которого было два пути: на Мадрид и на Толедо. Франко двинулся на Толедо. Дело в том, что в крепости этого города находился гарнизон, выступивший на стороне мятежников еще в июльские дни и находившийся в осаде республиканцев. 27 сентября город был взят, а гарнизон крепости деблокирован.

28 сентября хунта собралась вновь. Было подтверждено назначение Франко генералиссимусом и было принято решение на время войны передать ему функции главы правительства, при этом хунта распускалась. В итоговом документе, однако, запись о временном характере полномочий генерала пропала. 1 октября 1936 г. Франсиско Франко Баамонде официально вступил в должность. Франко не понравился титул генералиссимуса, он предпочел называться просто — глава государства, или «каудильо», — аналог «фюреру» и «дуче». Верховным правителем Испании Франко остался до самой своей смерти.

Таким образом, в Испании установилось двоевластие. Политическая борьба на какое-то время даже отодвинула на второй план наступление националистов на Мадрид. Несмотря на то что войска мятежников находились к тому моменту всего в 70 км от столицы, фактически военные действия возобновились лишь 7 октября.

В тот момент в действиях франкистов стала заметна излишняя самоуверенность. На 12 октября мятежники назначили вступление в Мадрид. Однако сопротивление защитников столицы Республики усилилось, наступление националистов затормозилось, и дату взятия Мадрида перенесли на 8 ноября.

21 октября был взят городок Навалькарнеро, расположенный в 30 км от столицы, а к концу месяца войска мятежников вышли на ближние подступы к Мадриду.



Как известно, Советская Россия, а позже СССР в период 20-х — начала 30-х г. XX века фактически находился в дипломатической изоляции. До 1936 г. и Испанская Республика не имела дипломатических отношений с СССР. Лишь в условиях внутриполитического кризиса республиканское правительство установило вскоре после начала мятежа дипломатические отношения с Советским Союзом.

С началом Гражданской войны в Испании 27 стран мира подписали Соглашение о невмешательстве в дела этого государства. В соответствии с соглашением был создан постоянно действующий Комитет по невмешательству в испанские дела.

Сложившаяся в тот момент ситуация вокруг Испании предоставила руководству СССР шанс заявить о себе как полноправном участнике международной политики. Этому способствовал и очевидный интерес испанского республиканского правительства к развитию отношений с Советским Союзом в условиях вступления в силу Соглашения о невмешательстве.

СССР, став в сентябре 1936 года членом Комитета по невмешательству, пытался дипломатическими путями помочь Республике. Ситуация осложнялась тем, что Германия и Италия, также подписавшие Соглашение о невмешательстве, неприкрыто наращивали свое присутствие в Испании, а западные «демократии» делали вид, что не замечали этого факта.

В сентябре 1936 г. Советский Союз отправил в Испанию первых добровольцев (без вооружения и боевой техники — в строгом соответствии с Соглашением о невмешательстве). Советским добровольцам-летчикам

приходилось воевать на имеющихся у республиканцев самолетах, в основном уже не отвечающих требованиям времени.

Тем временем Германия и Италия наращивали поставки военной техники франкистам. Советский представитель в Комитете по невмешательству публично обнародовал факты нарушений Германией, Италией, Португалией «политики невмешательства». 7 октября 1936 года СССР направил председателю Комитета лорду Плимуту ноту протеста, суть которой сводилась к тому, что если нарушения соглашения со стороны Германии, Италии и Португалии не будут немедленно пресечены, то Советский Союз будет считать себя свободным от ранее принятых обязательств. 12 октября была направлена вторая нота примерно аналогичного содержания. Участники Соглашения оставили без внимания советские демарши. Дипломатические шаги Советского Союза не увенчались успехом, и осенью 1936 г. в Испанию были направлены новые советские добровольцы, а вместе с ними и боевая техника.

2. АВИАЦИЯ В НАЧАЛЕ КОНФЛИКТА (июль — октябрь 1936 г.)

Германия и Италия не ограничились поставками Франко авиатехники и экипажей для «транспортных целей». Вслед за транспортно-бомбардировочными самолетами в район боевых действий были отправлены и истребители. 7 августа в Кадис вместе с экипажами прибыли 6 Heinkel He 51, а 13-го числа — 12 Fiat CR.32.

Морская блокада Марокко к этому времени была прорвана и значительная часть мятежных войск переброшена в Испанию, что позволило уже 10 августа установить на 2 «юнкерса» бомбардировочное оборудование. 13 августа эти самолеты совершили первый боевой вылет в качестве бомбардировщиков. Один из экипажей* смог точно отбомбиться: на республиканском линейном корабле «Хаиме I» (Jaime I) было убито и ранено 47 моряков.

* Летчик — капитан Хенке (Henke), штурман — фон Хойос (von Hoyos).

Республиканское правительство тем временем также предпринимало энергичные попытки приобрести современную авиационную технику. 20 июля посол Испании обратился к правительству Франции по этому поводу и получил положительный ответ. Однако чехарда назначений и отставок в республиканском руководстве мешала делу. И посол, и временный поверенный в делах, и военный атташе Испанской Республики, уполномоченные совершать необходимые действия, поочередно уходили в отставку, и документы, подготовленные французами, не подписывались (позже Франко положительно отметил действия этих чиновников). Один из дипломатов-саботажников не только не стал подписывать документы, но и сообщил о планируемой сделке журналистам. Французская пресса, сочувствующая мятежникам, отреагировала моментально: Франция вмешивается во внутренние дела Испании! Французы заколебались, но все же решили продать самолеты, но без вооружения. В начале августа 1936 г. в Испанию прибыло несколько истребителей Dewoitine D.371/D.372 и Loire 46 (по данным французского летчика Абеля Гиде (Abel Guidez) 14 и 6 соответственно) и 11 бомбардировщиков Potez 540 и 542. Вместе с самолетами прибыло и несколько французских летчиков, среди которых был писатель Андре Мальро.

С усилением авиационных группировок противоборствующих сторон начала разгораться борьба в воздухе, сведений о которой, к сожале-

нию, сохранилось немного. 20 июля республиканец Мануэль Каскон Бриэга (Manuel Cascon Briega) сбил Breguet XIX, через день его почин поддержал Роберто Алонсо Сантамариа (Roberto Alonso Santamaria). 23 июля открыли боевой счет франкисты — Нарсисо Бермудес де Кастро (Narciso Bermudez de Castro) сбил Nieuport 52. В первой половине августа в бой вступили французские летчики. 15 августа они сбили первый «фиат». Согласно отчету Гиде, основную роль в боях играли французские летчики (о чем он регулярно докладывал и военному атташе Франции в Испании, и напрямую в военное ведомство в Париж). Из 14 «девуатинов» к концу сентября осталось только 2, из остальных — 5 были отправлены в Каталонию, 4 — потеряны в боях летчиками-испанцами и 3 — разбиты испанцами же в авариях. И лишь четверо французов, без потерь в течение августа—сентября участвуя в боях против 12, 15 или даже 25 истребителей противника, неизменно выходили победителями. Из 21 сбитого самолета франкистов 17 записали на свой счет французские пилоты: Жан Дари — 6 самолетов, Абель Гиде — 5 (3 «фиата» и 2 «хейнкеля»), Доэрти — 4, Пулон — 2*, еще 2 самолета мятежников сбил испанец Андрес Гарсиа Лакале (Andres Garcia Laccalle)**.

Некоторые зарубежные историки считают, что французы одержали 25 побед и достаточно высоко оценивают итоги их боевой деятельности. Однако Игнасио Идальго де Сиснерос, в тот период времени лидер республиканских летчиков, а затем командующий ВВС Республики, пробывший на этом посту до конца войны, придерживался другого мнения. Он вспоминал, что из 12—14 прибывших летчиков только 3 или 4 были «нормальными», остальные же пилоты приехали за высокое вознаграждение и воевать особо не рвались. Отправить же их обратно во Францию ему не давали***. Упоминавшийся выше писатель Мальро, который по некоторым данным был командиром эскадрильи(!), по мнению Сиснероса, действительно претендовал на роль комэска, «хотя раньше никогда не видел вблизи самолета». Воспоминания советских летчиков, прибывших позже и видевших французов в бою, практически совпадают с оценкой Сиснероса.

21 августа 1936 г. лейтенант Чеккерелли (Ceccherelli), сбив Nieuport 52, одержал первую победу итальянцев в Испании. 25 августа первые победы одержали и немецкие пилоты: Траутлофт (Trautloft) и Эберхардт (Eberhardt) сбили каждый по Breguet XIX.

В середине сентября в Испанию прибыли первые советские авиаторы: летчики-истребители, бомбардировщики и штурманы. Летчики А. В. Ковалевский, И. И. Копец, Е. Е. Ерлыкин, командовавшие на родине авиационными отрядами, во главе с П. И. Пумпуром стали первыми истребителями, включившимися в боевую работу в Испании.

Первоначально советские летчики-истребители действовали в районе Толедо — Талавера, на направлении движения мятежников к Мадриду. Соотношение сил в воздухе в этом районе, по отчетам Е. Ерлыкина и советника А. И. Бергольца, выглядело следующим образом: противник имел 30—35 «юнкерсов» и 40 истребителей «хейнкель» и «фиат»; республиканская авиация — 9 «ньюпоров», 4 «девуатина», 2 «луара», 1 «спад», 1 «боинг», 1 «авио», на которых могли летать 11 летчиков-истребителей (2 француза, 3 русских, 6 испанцев), а также 14 «бреге», 2 «потеза» и 2 «дугласа» в качестве бомбардировщиков.

Зарубежные источники, говоря об авиационных силах националистов на этот период времени, сообщают о шести немецких летчиках-истребителях на Heinkel He 51. К 1 сентября они записали на свой счет 9 побед над республиканцами. В конце сентября к ним прибавилось еще 10 пилотов и 12 самолетов. Итальянцы, развернувшиеся более основательно, имели две эскадрильи истребителей Fiat CR.32 (к концу сентября 36 машин). В составе этих эскадрилий действовало и несколько испанских летчи-

* Сохранился только документ на русском языке, поэтому имена приведены без оригинального, французского, написания.

** Впоследствии командир эскадрильи И-15 и командующий всей истребительной авиацией.

*** Впрочем, Сиснерос не совсем прав. Советские летчики, например, в документах упоминают одного француза, который заключил контракт на 30 тысяч франков, совершил один боевой вылет, получил всю сумму месячного контракта, взял отпуск и больше в Испанию не возвращался.

ков. В двух других эскадрильях (1-Е-2 и 2-Е-2) воевали испанские летчики-националисты на Не 51. Поскольку новых истребителей не хватало, националисты продолжали использовать Nieuport 52. К числу бомбардировочных относились подразделения на Ju 52, Savoia SM.81 и Breguet XIX, а также на Не 45, Не 46 и Romeo Ro 37bis. Конечно, часть указанных подразделений находилась на других участках боевых действий.

Конкретных примеров того, как происходили первые бои с участием советских летчиков, вряд ли удастся найти, хотя летали они весьма активно: Ерлыкин из своих 211 летных часов в Испании 70 налетал в сентябре — октябре на 16(!) типах самолетов. При этом он так отзывался о республиканских самолетах: «*Нужно сказать, что бой на всех этих машинах принимать с немецкими машинами Хейнкель очень трудно, потому что все иностранные истребительные машины тяжелы. Летные качества обуславливаются мотором, а моторы, надо сказать, очень мощные. То, что нужно сделать, независимо от мотора, не получается*» [11]. А из боевых примеров привел следующий эпизод: «*Был случай, когда под командой летчика Эргидо**, *одного из самых* (надо понимать, лучших. — *Примеч. авт.*) *летчиков испанцев, один Фиат уничтожил три, и этот Эргидо спасся. Тогда создалось впечатление, что они ничего не боятся...*» [11].

Тем временем сухопутные части мятежников продолжали движение к Мадриду. Толедо пал 27 сентября. Республиканские летчики перелетели ближе к Мадриду. В ночь на 3 октября 2 Ju 52 бомбили республиканский аэродром Хетафе, где уничтожили 9 поставленных в линию самолетов. Уничтоженные машины составляли основу действовавшей на мадридском направлении авиации Республики**.

Поэтому активность республиканской истребительной авиации в этом районе в октябре 1936 г. сошла практически на нет. К этому периоду относится и знаменитая фраза из мемуаров Идальго де Сиснероса: «*Настал день, когда я отдал приказ: «Поднять в воздух истребитель», — мы располагали лишь одним самолетом!*» [85]. Удручающую обстановку вспоминают и летчики-бомбардировщики — в строю были только 2 «бреге». Закупленная очередная партия Potez 54 застряла на французской границе.

Именно в этот критический для Республики момент помощь требовалась как никогда. И помощь пришла.

ПЕРВЫЕ ПОСТАВКИ

В первой половине октября в Советском Союзе в авральном порядке были собраны группы летчиков и подготовлены к отправке самолеты. Например, за ничего не подозревавшими летчиками 109-й эскадрильи Киевской авиабригады, которых начальство посчитало достойными «командировки», машина пришла ночью.

Первоначально все мероприятия осуществлялись в условиях повышенной секретности. Вместо ШКАСов на СБ поставили пулеметы ДА, а часть истребителей И-15 оснастили «родными» двигателями Райт-Циклон.

15 октября в порт Картахена вошел транспорт «Старый Большевик», 19 октября — «КИМ», а 21 октября — «Волголес», на борту каждого судна было по 10 самолетов СБ. Показательно, что на конец сентября 1936 г. в строевых частях ВВС РККА, расположенных в европейской части СССР, имелось всего 28 таких бомбардировщиков: 10 в БВО и 18 в КВО, а всего с учетом школ 46 самолетов. Все наличные в ВВС машины были 1-й серии и имели уже такой износ, что вопрос об отправке этих самолетов просто не ставился. В «командировку» в Испанию отправили новые машины: на заводе № 22 к 24 часам 28 сентября ожидалась готовность 16 СБ 2-й серии, к 24 часам 2 октября 8 СБ 1-й серии и к 24 часам 4 октября

* Хесус Гарсия Уэргидо (Jesus Garcia Huerguido). В иностранной литературе этого испанского летчика называют, вполне заслуженно, «красным дьяволом». Этому отчаянному пилоту, постоянно оказывавшемуся в эпицентре боя и получавшему наибольшее количество пробоин, первому в ноябре 1936 г. поставили на его И-15 самодельную бронеспинку.

** Спустя пять лет та же картина повторится на западных границах СССР. Участник Испанской войны, командующий ВВС Западного особого военного округа И. И. Копец знал, что будет с его самолетами, выстроенными как на парад на аэродромах округа, в случае начала войны. Знал, наверное, и что будет делать сам, если такое случится... 22 июня 1941-го, отдав возможные распоряжения командирам дивизий, Иван Копец застрелился.

7 самолетов 2-й серии. 30 сентября с завода в Феодосию было отправлено 16 бомбардировщиков, 6 октября еще 14. Одновременно подбирались и кадры. 7 экипажей должны были прибыть из БВО и 8 — из КВО. Весь контингент выглядел следующим образом: 15 летчиков, 15 штурманов, 10 стрелков-радистов, 5 мотористов, 15 авиатехников, 1 оружейный мастер, 1 техник по вооружению, 1 укладчик парашютов и 31 рабочий-сборщик с завода № 22. Группу возглавил полковник Авраам Ефимович Златоцветов*, гражданскими специалистами руководил инженер Иоффе.

Разгрузка корабля «Старый Большевик» началась сразу по прибытии, но вскоре остановилась, т. к. наступило время обеда, а один из ящиков так и завис в воздухе на тросе подъемного крана, совсем немного не достигнув земли. После обеда испанцы, согласно вековому обычаю, отправились поспать («сиеста»), а ближе к вечеру и ночью появлялись «юнкерсы». Летчики-националисты, сбрасывая осветительные бомбы, довольно метко бомбили транспортное судно: одна из бомб разорвалась на причале, в 5 м от борта корабля, но прямых попаданий корабль не получил, не было и жертв. Ни о какой разгрузке в таких условиях не могло идти и речи. К утру следующего дня стало ясно, что надо делать в сложившейся обстановке. Пригодились полученные перед отправкой из СССР револьверы, выданные каждому советскому военному. К счастью, использовать патроны, выданные по 100 штук «на ствол», не пришлось: хватило лишь угрозы применения оружия со стороны советских «специалистов». Ход разгрузки и транспортировки резко ускорился, и вскоре все ящики с самолетами были доставлены в Сан-Хавиер. В процессе сборки, кроме прибывших из СССР специалистов, приняли участие два русских «белых» офицера, а также испанские рабочие. Противник не оставлял эти мероприятия без внимания и по ночам наносил бомбовые удары, в результате которых было повреждено 8 СБ, два из них очень серьезно.

Первая группа истребителей И-15 состояла из 40 самолетов, 25 летчиков, 36 человек технического состава и 20 рабочих-сборщиков завода № 1. 28 октября в порт Картахена на теплоходе «Карл Лепин» из Севастополя прибыл первый «эшелон». На борту судна находились 15 летчиков-истребителей во главе с Павлом Рычаговым, технический персонал и 25 И-15. Эти самолеты стали первыми советскими истребителями, прибывшими в Испанию.

Ящики с разобранными самолетами были доставлены на аэродром Альхантерилья, расположенный вблизи города Мурсии. Собирали их, как вспоминали участники тех событий, в рекордно короткие сроки. Один из летчиков, Георгий Захаров, пишет, что первые самолеты были готовы уже в день прибытия. Вся прибывшая группа распределилась следующим образом: 15 летчиков и 25 машин — в центральную Испанию, 10 летчиков и 15 И-15 — на север Испании, в Страну Басков. Второй «эшелон» во главе с Борисом Туржанским прибыл в Бильбао в ночь с 1 на 2 ноября.

Практически одновременно в Испанию были отправлены и истребители И-16 тип 5 — 31 самолет с завода № 21, и с ними 31 летчик, 38 человек наземного персонала и 10 рабочих с этого же завода. Летчики этой группы, возглавляемые Сергеем Тарховым, прибыли в Испанию 3—4 ноября на транспортах «Курск» и «Благоев».

Последняя группа самолетов и «специалистов», решение об отправке которой было принято осенью 1936 г., имела на вооружении штурмовики Р-5 ССС. Первоначально планировалось направить 31 самолет, 31 летчика, 31 летчика-наблюдателя, 47 человек наземного персонала и 7 рабочих-сборщиков с завода № 1. Группу штурмовиков возглавил Константин Гусев. В отличие от первых поставок, с Р-5 возникли проблемы. Испанский транспорт «Aldecoa» грузился в порту отправки с 29 октября по 4 ноября. По прибытии же в порт назначения и после начала сбор-

* В некоторых публикациях его называют Аркадием, но по документам он Авраам. В Испании имел псевдоним «Гольд», под которым чаще всего и встречается в документах.

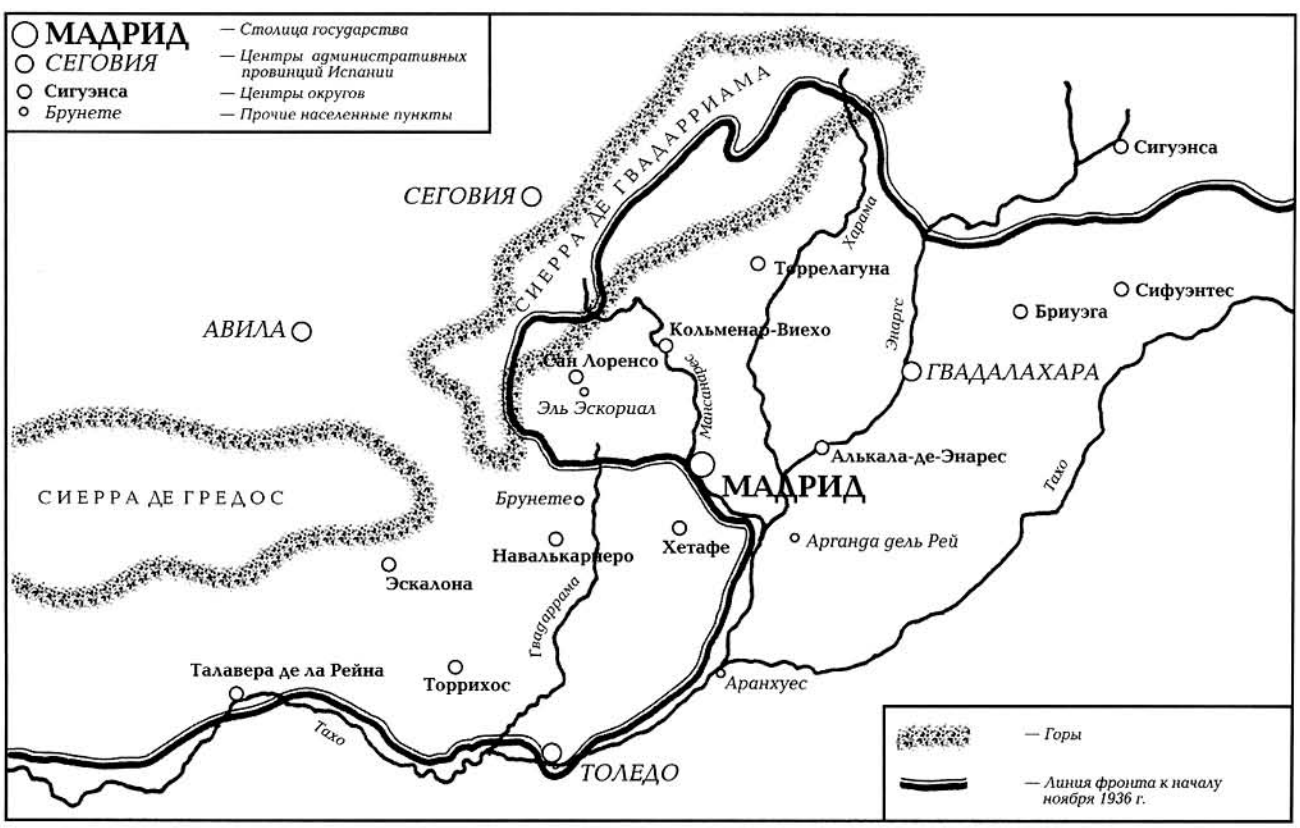
ки Р-5 выяснилось, что комплектность и нумерация ящиков не соблюдена. В результате сборка затянулась.

Противник, верно оценив происходящее, стал уделять прибывающим советским добровольцам и их технике особое внимание. Транспортному судну «Карл Лепин» сутки пришлось простоять в море из-за того, что порт подвергался сильным ударам авиации франкистов. По этой же причине шедший за «Лепиным» с интервалом в несколько дней «Курск» (И-16 и их экипажи) вообще не смог зайти в порт Картахена и был вынужден разгрузиться в Аликанте. Однако сорвать поставки советской техники франкистам не удалось.

Вместе с самолетами и людьми на судах было поставлено и все необходимое: 9 запасных моторов к СБ, по 5 моторов к И-15 и И-16, 6 — к ССС, запасные части, патроны, бомбы, горюче-смазочные материалы, летное обмундирование.

3. ОБОРОНА МАДРИДА (ноябрь 1936 г.)

Наиболее ожесточенные сражения на подступах к Мадриду начались 29 октября, когда республиканское командование начало контрнаступление, о чем во всеуслышание в полночь 28 октября объявил премьер-министр республиканского правительства Ларго Кабальеро. Решимости республиканцев способствовало прибытие советских танков Т-26 и перебазирование на передовые аэродромы бомбардировщиков СБ. Планом контрнаступления предусматривалось нанесение двух ударов: основного



и вспомогательного. Главный удар наносился в направлении города Ильескаса. В авангарде наступавших двигалась рота Т-26 во главе с Полем Арманом (Пауль Тылтинь) из 15 машин.

Однако республиканское контрнаступление закончилось неудачей, а рота Армана потеряла 3 танка и 11 человек погибшими. Воспользовавшись случаем, франкисты сделали последний бросок к Мадриду. 1 ноября генерал Варела, командующий силами националистов на этом направлении, объявил журналистам о том, что дни Мадрида сочтены и что его войска, двигаясь четырьмя колоннами и с помощью пятой колонны, находящейся в самом городе, в ближайшие дни захватят столицу. Падение Мадрида франкисты назначили на 8 ноября. Для этого у генералов-националистов были основания: уже к 4 ноября мятежники стояли в пригородах столицы. Республиканское правительство 6 ноября начало эвакуацию в Валенсию.

Однако наступление националистов наталкивалось на все более ожесточенное сопротивление республиканцев. Франкисты стали нести все более ощутимые потери, а действовать по заведенному порядку (артиллерия уничтожает противника, а пехота после этого занимает территорию) наступающие уже не могли. Националистам явно не хватало артиллерии для штурма такого крупного города, как Мадрид. Поэтому основная работа по уничтожению и подавлению республиканской обороны легла на бомбардировочную авиацию. В этот критический момент под Мадрид прибыли советские истребители. Значение развернувшихся боев в воздухе сложно переоценить — от их исхода зависела судьба Республики.

Зная, что в Испанию поступила помощь из Советского Союза, националисты также наращивали силы. В ноябре был сформирован немецкий «Легион Кондор», в состав которого вошли истребительная группа J./88 (4 эскадрильи He 51) и бомбардировочная группа K./88 (3 эскадрильи Ju-52). Правда, большая часть немецких летчиков не успела принять участие в ноябрьских боях в небе Мадрида. Поставили новые самолеты в Испанию и итальянцы.

Таким образом, количество немецких и итальянских истребителей, поставленных в Испанию, к ноябрю было около сотни. Однако сражение в небе Мадрида националисты проиграли.

Франкистам в период с 4 по 16 ноября удалось незначительно продвинуться вперед. Они заняли пригород Карабанчель, часть Университетского городка и пригородного парка Каса-де-Кампо, фактически войдя в Мадрид на отдельных участках. Однако дальнейшие атаки, продолжавшиеся еще до 22 ноября, не имели успеха. 23 ноября Франко приостановил фронтальное наступление и решил обходными ударами постепенно взять город в кольцо окружения. Новое наступление началось 29 ноября северо-западнее Мадрида, и до конца месяца оно большого успеха не имело.

Таблица 5

Группа летчиков-истребителей на И-15, прибывших в Испанию в конце октября 1936 г.*

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Агафонов П. Е.	К/з 109 иаэ 36 иаб КВО	07.04.37 г.	
2	Л-т Артемьев Н. С.	К/з 109 иаэ 36 иаб КВО	27.03.37 г.	
3	Л-т Воронов М. В.	С/л 109 иаэ 36 иаб КВО		Умер от ран 08.11.36 г.
4	Л-т Захаров Г. Н.	С/л 109 иаэ 36 иаб КВО	07.04.37 г.	
5	Л-т Зверев Н. М.	М/л 109 иаэ 36 иаб КВО	13.06.37 г.	Был в плену
6	Л-т Ковтун К. И.	К/з 109 иаэ 36 иаб КВО		Погиб в бою 13.11.36 г.

* Приведенные в тексте книги даты нахождения в Испании являются датами начала и окончания служебных командировок, реально представляющие собой дату отправки из СССР и дату прибытия обратно.

Окончание табл. 5

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
7	Л-т Кондрат Е. Ф.	М/л 34 иаэ 56 иаб КВО	07.04.37 г.	
8	Л-т Кондратьев В. М.	М/л 109 иаэ 36 иаб КВО	13.06.37 г.	Был в плену
9	Л-т Матюнин В.А.	К/з 34 иаэ 56 иаб КВО	27.03.37 г.	
10	Л-т Мирошниченко Н. И.	К/з 34 иаэ 56 иаб КВО	07.04.37 г.	
11	Л-т Митрофанов П. А.	М/л 109 иаэ 36 иаб КВО		Погиб в бою 05.11.36 г.
12	Л-т Пуртов П. А.	К/з 5 иаэ 36 иаб КВО		Погиб в бою 13.11.36 г.
13	Ст. л-т Рычагов П. В.	К/о 109 иаэ 36 иаб КВО	06.02.37 г.	
14	Л-т Самсонов И. Д.	М/л 5 иаэ 36 иаб КВО	29.09.37 г.	Дежурил на КП
15	Л-т Шмельков Н. И.	М/л 109 иаэ 36 иаб КВО	23.01.37 г.	По ранению

Начало командировки всех советских летчиков датируется 20 октября, а прибыли они в Испанию, как отмечалось выше, 28 октября на пароходе «Карл Лепин». Из состава этой группы, советских летчиков, прибывших ранее, а также из нескольких испанцев и французов было сформировано подразделение, установить точную организацию и командование которого в настоящее время затруднительно. Известно, что в первые бои летчиков водил Петр Пумпур. Руководителем всей группы (или одной из эскадрилий, входящих в ее состав) являлся Павел Рычагов. Кто замещал его на этом посту, после того как он был сбит и попал в госпиталь, неизвестно. После возвращения из госпиталя Рычагов возглавил подразделение, из которого по необходимости выделялись отдельные отряды, например под командованием Ерлыкина и Захарова. К началу 1937 г. французские летчики в большинстве своем покинули Испанию, а их места в строю занимали испанские и американские летчики.

Таблица 6

Группа летчиков-истребителей на И-16, прибывших в Испанию в начале ноября 1936 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Акуленко П. С.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
2	Л-т Баланов Н. Ф.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	27.05.37 г.	По ранению
3	К-н Бочаров В. М.	К/о 40 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в плену 13.11.36 г.
4	К-н Денисов С. П.	К/о 41 иаэ 83 иаб БВО	07.04.37 г.	
5	Л-т Дубков К. С.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
6	К-н Жеданов Д. И.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 19.11.36 г.
7	Л-т Замашанский Ф. К.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 18.02.37 г.
8	Ст. л-т Колесников К. И.	К/о 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 12.05.37 г.
9	Л-т Кравченко И. И.	Л-к 40 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
10	Л-т Кузнецов П. Ф.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
11	Л-т Лакеев И. А.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.37 г.	
12	Л-т Лесников Д. А.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 19.07.37 г.
13	Ст. л-т Минаев А. В.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	27.03.37 г.	
14	Л-т Морозов А. М.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
15	Л-т Негореев А. Я.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	23.01.37 г.	
16	Л-т Никитин Н. П.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
17	Л-т Околелов Я. Х.	Л-к 40 иаэ 83 иаб БВО	27.03.37 г.	
18	Л-т Павлов Д. Ф.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 17.11.36 г.
19	Л-т Поляков П. В.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	

Окончание табл. 6

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание омандировки	Примечание
20	Л-т Пруцков Ф. М.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
21	Л-т Путивко П. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	27.05.37 г.	По ранению
22	Л-т Семенюк У. З.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	27.08.37 г.	
23	Л-т Соколов А. Д.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	27.03.37 г.	
24	Ст.л-т Тарасов А. И.	К/з 41 иаэ 83 иаб БВО	27.03.37 г.	
25	К-н Тархов С. Ф.	К-р 107 иаэ 83 иаб БВО		Умер от ран 23.11.36 г.
26	Л-т Хара П. И.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
27	Л-т Хованский И. А.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 06.01.37 г.
28	Л-т Червоткин Н. М.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО	07.04.37 г.	По болезни
29	Л-т Черных С. А.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	07.04.37 г.	
30	Л-т Шаров И. Н.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО	26.07.37 г.	
31	Ст. л-т Шевцов П. Ф.	М/л 107 йаэ 83 иаб БВО	13.08.37 г.	

Первоначально эскадрилью И-16, на которых летали только советские летчики, возглавил Сергей Тархов, а тремя отрядами, входившими в ее состав, командовали Владимир Бочаров, Сергей Денисов и Константин Колесников. После 13 ноября, когда в первом же воздушном бою были сбиты Тархов и Бочаров, эскадрилью возглавил Колесников, а отрядами стали командовать вместо Бочарова — Александр Негореев, вместо Колесникова — Андрей Морозов. Денисов остался на своей должности. Отряды Негореева и Денисова базировались в Алкале, отряд Морозова — в Гвадалахаре.

Тактическое применение истребительных подразделений было серьезно ограничено: советским пилотам-истребителям руководство РККА запретило пересекать линию фронта*.

Из 22 бомбардировщиков СБ, собранных к 1 ноября 1936 г., была сформирована группа, возглавляемая А. Е. Златоцветовым, состоящая из трех эскадрилий. Первой командовал Эрнст Шахт, второй — Виктор Хользунов, третьей — Григорий Несмеянов**. Из оставшихся восьми машин к 15 ноября удалось восстановить только шесть. Два самолета «пошли» на запчасти. Примерно 10 «потезов» и «бреге» входили в отдельную интернациональную эскадрилью, состоявшую в основном из французских летчиков.

Таблица 7

Технические данные основных истребителей противоборствующих сторон (по состоянию на осень 1936 г.)

	И-15	И-16 тип 5***	Fiat CR.32	Heinkel He 51
Марка двигателя	М-25 (Райт Циклон)	М-25	Fiat A.30 RA	BMW VI
Мощность двигателя	635/0	635/0	600	750/0
л. с./ на высоте, м	700/2300	700/2 300		
Вес пустого, кг	960	1 118	1325	1 473
Взлетный вес, кг	1 369	1508	1850	1 900
Максимальная скорость	315/0	390/0	375*****	330
Км/час / на высоте, м****	367/3 000	445/2 700		
Стрелковое	4Х7,62-мм	2Х7,62-мм	2Х12,7-мм******	2Х7,92-мм
вооружение	ПВ-1	ШКАС	Breda	MG-17
Дальность, км	550	540	780	740

* Официальных запрещающих документов в архиве обнаружить не удалось, т. к., скорее всего, это было устное указание. О данном запрете известно из стенограмм бесед с летчиками, вернувшимися из Испании, выдержки из которых приведены в приложении. Ограничение предположительно перестало соблюдаться в начале 1937 г.

** В конце ноября 1936 г. третью эскадрилью расформировали, а самолеты и их экипажи из ее состава вошли в состав первых двух эскадрилий. Несмеянов, при расформировании, перешел в первую эскадрилью и после двух боевых вылетов в ее составе стал «начальником боепитания».

*** Данные по скорости И-16 приведены по модификации с более мощным двигателем М-25 А.

**** В реальности из-за быстрого износа двигателя М-25 мощность сильно падала, значительно возрастал расход топлива и соответственно ухудшались летные данные.

***** Согласно различным источникам, скорость составляла от 356 до 390 км/час.

****** На модификации Fiat CR.32 bis дополнительно устанавливалось 2 пулемета 7,7 мм.

Таблица 8

Технические данные основных бомбардировщиков противоборствующих сторон (по состоянию на осень 1936 г.)

	СБ-2М-100	Potez 54	SM.81	Ju.52/3m
Экипаж	3	4, в Испании 6	5–6	3–4
Количество и марка двигателя	2×М-100	2×H-S 12 Xbrs	3*	3×BMW 132A-3
Мощность л. с. /на высоте, м	750/4 300	690/4 000	900	725
Вес пустого, кг	4060	3 785	6 500	5725
Взлетный вес, кг	5 628	5 950	10 500	9 500
Максимальная скорость,	326/0	260/0	316–345**	265/0
км/час / на высоте, м	393/5200	310/4 000		275/900
Вооружение:	3×7,62-м	3×7,62-м	5×7,7-мм	2×7,92-мм
стрелковое	ДА***			MG-15
бомбовое, кг	600	1450	2 000	1500
Дальность, км		1200	1 500–2 000	1 300

* Ставились двигатели разных марок.

** В зависимости от двигателей.

*** Очень часто отказывали.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

28 октября

Начинают активно действовать СБ и 7 Potez 54 интернациональной бомбардировочной эскадрильи, в состав которой входили и советские летчики. Налетам подверглись аэродромы противника в Севилье, Касересе, Талавере, Гренаде и Навальморале. На аэродроме Севилья, по отечественным данным, было уничтожено 5 «юнкерсов», на втором и третьем аэродромах — еще 15 машин, на двух последних самолетов не оказалось, и удару подверглись аэродромные сооружения.

29 октября

Звено республиканских бомбардировщиков (вероятно, «потезы») над целью было обстреляно зенитной артиллерией, а на отходе подверглось атаке «фиатов». В воздушном бою один из истребителей, по советским данным, был сбит.

3 СБ вернулись на аэродром с пробоинами.

31 октября

Утром 3 «потеза», ведомые заместителем командира интернациональной эскадрильи м-ром Сапилло, предприняли налет на Навалькарнеро. На подходе к цели были атакованы восьмеркой «фиатов». 1 истребитель сбил стрелок Десницкий. 2 бомбардировщика с экипажами Проскурова и болгарина Захариева на аэродром не вернулись. Эти летчики совершили вынужденные посадки, все остались живы, но самолеты были изрешечены настолько, что почти все члены экипажей были ранены. В бою должен был быть сбитым и третий «потез», но, как заметили экипажи сбитых самолетов, его почему-то истребители не трогали. На основании этого, по воспоминаниям штурмана «потеза» К. Деменчука, по возвращении авиаторов на аэродром Сапилло был изобличен как предатель.

В течение дня республиканская авиация нанесла удары по вражеским аэродромам в Севилье, Талавере и Саламанке, на последнем самолетов замечено не было, и удару подверглись аэродромные сооружения — четыре ангара были уничтожены.

1 ноября

СБ наносили удары по аэродромам в Талавере, Толедо, Санто-Крусе и Саламанке. Известно, что в результате этих ударов на аэродроме Талавера было повреждено 6 «фиатов», после чего франкисты вынуждены были в спешном порядке создавать дополнительные аэродромы и перебазировать на них свои самолеты. Ударам подверглись и находившиеся на перегруппировке националистские части, скопившиеся возле Ильескаса (30 км севернее Мадрида).

2 ноября

Советские летчики понесли первые потери. Тройка СБ, вылетевшая на бомбардировку противника в районе Вальдеморо — Ильескас — Парла-Гриньон, была атакована семеркой «фиатов». 1 бомбардировщик был сбит, упал и разбился на правительственной территории в районе Сан-Барталоме. Весь экипаж — летчик П. П. Петров, штурман А. Ф. Власов и стрелок Н. П. Цигулев — погиб. Другая тройка СБ бомбила аэродром Талавера, где, по республиканским данным, было уничтожено 7 «юнкерсов» и еще 4 повреждены.

3 ноября

В этот день к участию в боях были готовы 11 истребителей И-15. Петр Пумпур сразу же повел их к Мадриду. На аэродроме Альбасете самолеты произвели промежуточную посадку. Наступали сумерки, но необходимо было лететь дальше на аэродром Алькала-де-Энарес, расположенный недалеко от Мадрида. На самолете Евгения Ерлыкина мотор завелся не сразу, и его ведомые взлетели без ведущего вслед за ушедшей вперед группой. Николай Зверев и Владимир Кондратьев в Алькале не приземлились. Потеряв ориентировку, они сели на территории франкистов. Спустя много месяцев советские летчики были обменены на пленных пилотов противника.

4 ноября

Утром два находившихся в строю Potez 54 бомбили франкистов, подошедших вплотную к столице. Когда бомбардировщики подошли к пригороду Мадрида, они столкнулись с группой самолетов противника — 12 Ju 52, 5 Ro. 37bis и 9 CR.32 из эскадрильи «Кукарача» (Cucaracha). Увидев легкую добычу, итальянцы ринулись на бомбардировщики. И нелегко пришлось бы республиканским летчикам, если бы к месту предстоящей бойни не подоспела девятка И-15 во главе с Пумпуром. Но опыт есть опыт — первыми сориентировались итальянцы. По воспоминаниям Кондрата, бросив преследовать «потезы», итальянцы лихо развернулись навстречу республиканским истребителям. В плотном строю самолеты сошлись в лобовой атаке, сразу после начала которой строй рассыпался и воздушный бой разбился на индивидуальные схватки. В этом бою И-15, имевший лучшую маневренностью, обеспечил советским летчикам определенные преимущества. Почти каждый республиканец нашел свою цель. Не повезло поначалу только Николаю Мирошниченко, который сам стал объектом нападения двух «фиатов». Выручил Мирошниченко Иван Копец, вовремя заметивший отчаянное положение товарища. Атаковав одного из преследователей, он обратил его в бегство. И тогда роли поменялись — уже Мирошниченко, оказавшись в хвосте у «фиата», сумел сбить его. Всего в этом воздушном бою было сбито 2 «фиата». Пилот одного из них, сержант Джованни Баттиста Маджистрини (Giovanni Battista Magistrini), погиб, а командир эскадрильи, капитан Винценсо Декваль (Vincenzo Dequal)*, выпрыгнул с парашютом. Еще 2 «фиата», получив повреждения, потерпели аварии на посадке.

* 4 победы в Испании.

Кроме указанных побед, Евгений Ерлыкин подбил напавшего на него сверху «ромео»: *«Первый серьезный бой у меня вышел с 2-местным Хейнкелем. Я сначала хотел произвести 1 атаку, а потом смотрю: от конца плоскости к фюзеляжу стали появляться дырочки; оглянуться трудно было, я перевернулся, вышел сзади него, вошел в вираж, он тоже. Сделали кругов 12, я хорошо видел летнаба, турельную установку, пулеметы. Видел, как он поставил диск пулемета.*

Я дал наддув, не по инструкции, а побольше, увеличил радиус виража, закладывал крен. Летел я на И-15, машина новая, хорошая. Сделал 6 виражей и стал к нему забираться выше и ближе в хвост. Думал, что он из заднего пулемета будет стрелять, а летчик ничего не делает, у него передний пулемет на виражах не стреляет, а задний... и вижу, что ему трудно держать в плоскости цели. Я это заметил. Я читал воспоминания Рихтгофена, когда он вел воздушный бой с...

Немец сразу с виража вышел на иммельман. Он очутился выше и перевернулся. Я всадил в него из пулемета штук 200 пуль, машина пошла к земле. Смотрю, она упала. Этот случай мы разобрали» [11]*. Штурман этого самолета — лейтенант Фернандо Альфаро Пуэйо (Fernando Alfaro Pueyo), получил ранение.

* В приведенной цитате пропуски соответствуют пропускам в оригинальном документе и, вероятно, являются недочетом в работе стенографистки, не успевавшей за словами летчика.

В середине дня франкисты предприняли еще одну попытку бомбить республиканцев. На этот раз «юнкерсы» прикрывались «хейнкелями». И-15 перехватили и эту группу. Согласно воспоминаниям офицера штаба к-на В. А. Суязина, истребители противника быстро обратились в бегство.

Откровенно говоря, история с вражескими летчиками (даже знавшими итоги утреннего сражения), в панике покинувшими поле боя и бросившими свои бомбардировщики, кажется автору маловероятной. Скорее всего, картина происшедшего была следующей: отставший на старте Георгий Захаров подошел к месту действия раньше вылетевших перед ним летчиков. Он и увел истребители прикрытия, взяв их на себя. Вот как вспоминает об этом эпизоде сам Захаров в своей книге «Я — истребитель»:

«Наконец все готово. Устремляюсь вдогонку за своими. Мне надо занять место в строю раньше, чем начнется бой. Насчет задания у меня особых сомнений нет: беспрерывные бои над Мадридом приучили нас к тому, что главная наша задача — отражать налеты на столицу Республики. Откуда чаще всего приходят фашисты — я тоже знаю достаточно хорошо. Так что главное — успеть пристроиться к группе. Я над Мадридом. Осматриваюсь — нет никого! Ни своих, ни противника...

На всякий случай продолжаю набирать высоту и иду дальше — к позициям противника. Может быть, Рычагов решил упредить фашистов и встретить их на подходе к Мадриду? Обзор у меня прекрасный, видимость — идеальная. Нет никого! Я один во всем мадридском небе...

Это уже странно. Обычно обнаружить группу, а тем более две или три, большого труда не представляет. Особенно когда знаешь, что вот-вот должен начаться бой. Где же они могут быть?

*Тщательно осматриваю горизонт в направлении солнца. От яркого света рябит в глазах, но все же замечаю далекие контуры бипланов. Напрягая зрение, пересчитываю их: двенадцать!*** *Павел заблаговременно решил обеспечить себе хорошую позицию и увел группу с таким расчетом, чтобы к Мадриду идти со стороны солнца. Все правильно, решаю про себя, мне следовало бы сразу более внимательно поискать группу в том направлении. Они идут по дуге, а внутри ее как бы нахожусь я, поэтому довольно быстро сокращаю расстояние по прямой. Я хочу рассчитать так, чтобы выйти к головному звену и занять свое место слева от Рычагова. Но все-таки опережаю, выскакиваю немного вперед. Теперь надо, чтобы они меня заметили. Сбавляю скорость, покачиваю крыльями. Они замечают меня и быстро догоняют.*

** По информации П. Рычагова, самолетов противника было 8. *(Примеч. авт.)*

Ощущение нереальности происходящего... Я запомнил мгновенное свое ощущение, объяснить которое словами просто затрудняюсь, когда очередь из крупнокалиберного пулемета чуть не отрубила крыло моей машины. Навык, однако, оказался сильнее разума: еще не успев осознать полностью свое положение, я закрутил машину в глубокий вираж. Не давая вести по себе прицельный огонь, я тянул истребитель на максимальной перегрузке, но всем телом ощущал себя мишенью.

Сейчас я вижу только одну причину, по которой остался тогда жив в первую минуту: против меня было слишком много стрелков. Они кинулись на мой самолет скопом, мешая друг другу. А первый же из них, который подошел бы ко мне сзади поближе, разрезал бы мою машину пополам одной очередью. Но они открыли огонь все сразу, продырявили машину, а я был жив! Я крутился внутри клубка, пытаясь их оттянуть к Мадриду, и в этом видел спасение. Ведь где-то совсем рядом были мои боевые товарищи, и я надеялся на их помощь. От перегрузок у меня темнело в глазах. Но я знал: ни секунды по прямой! Выдержала бы машина... Только бы она выдержала...

Трижды «хейнкели» попадали в мой прицел, и трижды я жал на гашетки. Наконец подо мной аэродром. Это последнее дело — наводить неприятеля на свой аэродром, но иного выбора у меня не было. На самолете уже перебиты расчалки крыльев, они выгибаются. Я оглядываюсь назад, и в это время по кабине еще одна сокрушительная очередь. Приборная доска разбита, замолчали верхние пулеметы, а «хейнкель» все висит и висит на хвосте, добивая машину. Но я все-таки успеваю «притереть» ее к земле.

Техники вытаскивают меня из истребителя, мы бежим в укрытие под деревья. Я падаю на землю, прижимаюсь спиной к стволу дерева и чувствую влагу на губах. Кто-то сует мне флягу... Моя машина ремонту, конечно, не подлежала» [84].

В своих мемуарах Георгий Захаров несколько лукавит: его самолет не был настолько сильно поврежден — пробоин насчитывалось не 100, как пишут некоторые источники, а 18 (по документам), и машина была восстановлена.

Сам же он, как пишет Захаров, несмотря на тяжелый бой, был готов к новым вылетам. Резервных самолетов, однако, в эскадрилье не оказалось. Рычагов, идя навстречу одному из лучших пилотов, приказал летчику из своей киевской бригады, «мягкому и добродушному» Петру Митрофанову, отдать машину Захарову.

В этой связи становится понятным, почему зарубежные исследователи в своих работах обходят молчанием данный бой. Его результаты не укладываются в культивируемую на Западе картину превосходства любого иностранного летчика над советским пилотом. Упоминаний об этом эпизоде автору в иностранных источниках найти не удалось.

Тем временем остальные советские летчики даром время не теряли и сбили один «юнкерс». Пилотировавший немецкий бомбардировщик л-т О. Колбиц (O. Kolbitz) погиб, остальные члены экипажа спаслись на парашютах.

В конце дня произошел еще один бой. Вновь обратимся к воспоминаниям Ерлыкина: *«У нас первый бой 4.XI был в облаках. Облачность была 1 000 м, шел дождь. Пришли в Мадрид 3 Юнкерса и 9 Хейнкелей. Мы атаковали Юнкерсы и одного подбили. Все ушли в облака по одному. Они интересно шли. Шли пеленгом по одному нормально. Проходят линию фронта, встречают нашу девятку. Мы открываем огонь. Они в облака, так и ушли по одному в облака, задний не дошел до облаков, повернулся и ушел к себе»* [11]. Согласно зарубежным данным, этот Ju 52 из эскадрильи испанца-националиста Луиса Пардо Прието (Luis Pardo Prieto) получил тяжелые повреждения и совершил вынужденную посадку на своей территории.

Штурман самолета, испанец к-н Агусто Агирре Вила (Augusto Aguirre Vila), получил смертельное ранение.

Всего, согласно дневнику боевых действий, в этот день советскими пилотами было сбито 2 «юнкерса» и 3 истребителя. Наши летчики потерь не имели.

5 ноября

Первый воздушный бой произошел до полудня. По дневнику боевых действий, в этот день было сбито 2 «юнкерса», и произошло это, скорее всего, именно в этом бою.

Около 12 часов дня возле Мадрида произошла очередная, более серьезная схватка с противником. В бою участвовало 9 «фиатов» под руководством командира эскадрильи итальянца к-на Карло Макканьо (Carlo Maccagno), в составе которой летали и испанцы — Хоакин Гарсиа Морато (Joaquin Garcia Morato)*, Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа (Julio Salvador Diaz-Benjumea)**, Анхель Салас Ларрасабаль (Angel Salas Larrazabal).*** «Фиаты» атаковали первыми, при этом у советских летчиков сложилось впечатление, что противник специально их поджидал. Вероятно, в этом бою приняло участие 12 И-15, сопровождавших «потезы». В схватке был сбит и попал в плен командир эскадрильи Макканьо, который позже был обменен на советского пилота. Кроме того, был сбит также и итальянец Пиколи (Picoli). По итогам боя советские летчики заявили о трех победах. Со своей стороны, националисты заявили об уничтожении 7 истребителей и 1 «потеза».

По советским документам, большинство приземлившихся истребителей были повреждены. В их числе и истребитель Николая Мирошниченко. Самолету отстрелили стойку шасси, и на посадке он был разбит. Потерпел аварию на посадке и поврежденный «потез». На аэродром не вернулся только Петр Митрофанов, ставший первым советским истребителем, погибшим в Испании****. Подробности его гибели, как вспоминал Евгений Ерлыкин, неизвестны: *«Мы потеряли в первом бою командира звена МИТРОФАНОВА. Как он погиб, никто не знает. По-видимому, в первом бою он не знал, как держаться. Все пошли вниз, он оторвался, остался вверху. У них была тройка Хейнкелей. Построение для боя было выработано раньше. У них тактика ударного порядка: ударная группа, сковывающая группа, резерв и подрезерв, если так можно выразиться. Он погиб, упал на нашу территорию»* [11]*****.

Кроме всех вышеуказанных потерь, в воздушных боях 4 и 5 ноября самолеты Рычагова, Агафонова и Шмелькова получили по две пробоины.

* Самый результативный из всех пилотов Гражданской войны — 40 побед, на описываемый момент — 11 побед.

** Второй по результативности пилот Гражданской войны — 24 победы.

*** Всего 16 побед.

**** К началу этого боя он, публично обвиняя Рычагова в несправедливости, сумел вернуть себе самолет, отданный ранее Захаровым.

***** По другим данным Митрофанов выбросился с парашютом из загоревшегося самолета над территорией противника.

6 ноября

Подробностей событий, происшедших в этот день, найти не удалось. Суязин в своих воспоминаниях ссылается на командующего республиканской авиацией Игнасио Идальго де Сиснероса, утверждавшего, что в этот день было подбито 9 вражеских самолетов. От себя Суязин добавляет, что потерь у советских летчиков не было, все машины вернулись на аэродром, но, как и в предыдущий день, многие с пробоинами. Два летчика получили легкие ранения. Дневник боевых действий также скупо ограничивается подведением итогов дня: сбиты 1 «хейнкель» и 1 «юнкерс».

По зарубежным данным, после боя испанец Хосе Ларраури Меркадиллё (Jose Larrauri Mercadillo) произвел вынужденную посадку на Ju 52 у Талаверы, а под Мадридом на вынужденную сел Ju 52 к-на фон Мореау (von Moreau). Со своей стороны, франкисты заявили о 2 сбитых И-15.

7 ноября

День годовщины Октябрьской революции советские летчики готовились провести в напряженных боях, но плохая погода помешала активным действиям. Националисты в этот день не вылетали, воздушных боев не наблюдалось. Республиканцы штурмовали наземные части противника и сопровождали бомбардировщики.

8 ноября

Произошел один воздушный бой. 6 И-15 во время сопровождения бомбардировщиков встретили группу из 7 «юнкерсов» и 16—17 истребителей. В ходе боя был подбит самолет л-та Михаила Воронова. Летчик довел машину до аэродрома, но посадить не смог. И-15 был полностью разбит, а сам Михаил от полученных ран умер в госпитале.

Обе стороны наращивали свою авиацию на мадридском направлении. Сюда перелетели немецкие летчики-истребители. У республиканцев в этот день из Альхантерильи вылетели первые 16 И-16. Это были отряды Владимира Бочарова и Сергея Денисова во главе с командиром эскадрильи Сергеем Тарховым. Лидировал группу Петр Пумпур. Самолеты на полпути произвели посадку в Альбасете, где задержались до 10 ноября (видимо, из-за плохой погоды).

9 ноября

Господство в воздухе в этот день было за франкистской авиацией. Ей удалось провести две бомбардировки республиканских войск и «всухую» победить в одном воздушном бою.

Французы, требовавшие летать своей, отдельной, группой, показали себя в бою. Встреча произошла в 15.00. 6 республиканских истребителей* вступили в бой с 14 «фиатами» и несколькими «ромео». На аэродром не вернулось 3 И-15. Два француза и один испанец совершили вынужденные посадки на своей территории, все летчики при этом остались невредимы. Противник заявил о 2 сбитых республиканских самолетах, в том числе Морато одержал четырнадцатую победу.

Прибывшая под Мадрид немецкая эскадрилья Heinkel He 51 совершила вылет на прикрытие 3 бомбардировщиков Ju 52. Встреч с правительственными самолетами не имела. Так же, без боя, прошел еще один вылет 5 «юнкерсов» под прикрытием девятки истребителей.

Одному из экипажей СБ удалось сбить He 51.

* Иностранные источники утверждают, что в бою участвовали две эскадрильи И-15.

10 ноября

Республиканские бомбардировщики совершили 21 боевой вылет, и 40 вылетов сделали истребители.

Вражеские истребители, как и в предыдущие дни, пытались перехватывать СБ, бомбившие их аэродромы. Для «катюшек» этот день прошел без потерь. Но противник пытался отыграться на «потезах». Один бомбардировщик этого типа был сбит зенитной артиллерией**. Пилотировавший его «летчик запаса РККА» Примо Анджелович Джибели, итальянец, живший с 1921 года в СССР, погиб***.

В 13.20 на аэродром Алкала из Альбасете перелетели 16 истребителей И-16. Добрая весть о прибытии пополнения подняла настроение, а такой необычный для своего времени самолет вызвал интерес у многих. По сему поводу решили устроить демонстрацию высшего пилотажа. Бочаров, поднявший свой истребитель в воздух, вызвал восхищение у всех. Даже летчики эскадрильи И-15, видевшие, как летают на этом самолете на родине, такой пилотаж наблюдали впервые. Но дело не закончилось воз-

** По зарубежным данным, этот бомбардировщик был сбит на следующий день.

*** Посмертно 31.12.36 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

душным представлением. В этот же день с 16.00 до 17.10 новые истребители штурмовали противника, занявшего мадридский парк Каса-де-Кампо. Как и с группой И-15, ведущим в этом вылете был Петр Пумпур. Встречи с противником в воздухе не произошло, но 3 самолета получили пробоины от зенитного огня.

Вечером к республиканцам на Ju 52 перелетел от франкистов испанец Ананиас Санхуан Алонсо (Ananias Sanjuan Alonso), позже летавший на СБ в составе 1-й эскадрильи.

II ноября

Сильная облачность мешала действиям авиации обеих сторон. 4 республиканских бомбардировщика нанесли удар по аэродрому Авила. Экипажи отметили точные попадания среди 12 «юнкерсов» и 10 истребителей. Воздушных боев не было.

И-16 весь день дежурили на аэродроме, но боевых вылетов не совершали.

I2 ноября

В этот день погода над территорией, занятой мятежниками, была очень плохой. Поэтому их авиация не летала. Погода над республиканской территорией была чуть лучше.

Утром, сконцентрировав силы, наземные части франкистов предприняли попытку прорваться в сторону Толедского моста. В отражение этого удара приняли 15 И-16. Правительственные части удержали свои позиции, 6 самолетов получили пробоины от огня с земли.

Эскадрилья Шахта (12 СБ) пыталась нанести удар по аэродрому Авила. Вылет закончился трагедией. На маршруте погода стала портиться. Не достигнув цели, самолеты звеньями стали разворачиваться на обратный курс. Но двум экипажам не суждено было вернуться, их машины врезались в гору на своей территории. Погибли летчики Григорий Федоров и Валерий Баженов, штурманы Иван Рощин и Яков Серов, а также два стрелка — испанцы, имена которых неизвестны.

I3 ноября

Погода позволила обеим сторонам поднять в воздух свою авиацию. В этот день произошли самые ожесточенные бои в истории воздушной войны в Испании.

Утром прокладывать дорогу своим войскам, ведущим бои в Мадриде, отправились 5 «юнкерсов» и 3 «ромео» под прикрытием 14 «фиатов». На перехват поднялись 16 И-15 во главе с Рычаговым. Подробности произошедшего боя в советских документах не описываются. Данные противоборствующей стороны также мало помогают в установлении реальной картины. Известен только итог: советские летчики заявили о 6 сбитых истребителях, три из которых упали на республиканскую территорию. Из трех других — командир эскадрильи капитан Моска (Mosca) и пилот Мариотти (Mariotti) потерпели аварии при посадке на аэродром Талавера на своих подбитых «фиатах». Имена остальных, кому не повезло в этом бою, не установлены.

Противник заявил о победах над 6 «кертиссами». В действительности было сбито 2 И-15. Петр Пуртов, командир звена, вероятно, был убит еще в воздухе. Его самолет упал на республиканскую территорию.Что случилось с другим истребителем, поведал Георгий Захаров: *«Я видел, как выпрыгнул Ковтун. Он погиб. Я ходил со звеном Рычагова. Рычагов, Ковтун и я шли впереди эскадрильи. Мы шли в атаку на Юнкерсов. Слева бы-*

ли Хейнкеля. Кто-нибудь должен был погибнуть. Мы шли очень быстро на Юнкерсов, а Хейнкеля атаковали, сверху навалились на нас. Рычагов пошел вниз, я влево отвалил. Когда я развернулся, смотрю, Ковтун горит. Он выпрыгнул на парашюте, но почему-то отсоединился от парашюта. Парашют погнало ветром, а он упал. Он не мог никогда носить галстук, всегда держал шею открытой и, возможно, не застегнул ремней. Или, может быть, когда расстегивал самолетные ремни, нечаянно расстегнул и парашютные. Мог спутать, они рядом. Машина в воздухе потухла, упала на нашей территории, а он упал недалеко от машины» [11].

В то же утро, но на другом участке фронта 13 И-16 во главе с С. Тарховым штурмовали противника. 2 истребителя получили пробоины, один потерпел аварию на посадке.

В 15.00 на Мадрид пошла очередная группа франкистских самолетов: 5 «юнкерсов» и 3 He 46 под прикрытием эскадрильи 12 He 51 и 6 «фиатов». На перехват поднялись 12 И-15 во главе с Рычаговым и 12 И-16 во главе с Тарховым. Об этом бое в основном известны только итоги и интересное наблюдение: *«В этом воздушном бою установлен новый тип самолета мятежников. Вид его сигарообразный, моноплан, с небольшим горбиком, скорость до 400 км, но слабая маневренность. Летчики на этих машинах дерутся хорошо. Умело используют облака и солнце, нападают по одному и стреляют внезапно»* [61]. Без сомнений, это Heinkel He 112. На этот счет на Западе бытует мнение, что первый самолет этого типа в Испании появился только в декабре 1936 г, причем в единственном экземпляре, и, разумеется, про участие его в боях 1936 г., вообще ничего не говорится.

Константин Колесников, ставший после этого боя командиром эскадрильи, вспоминая события тех дней, отметил: *«Первый воздушный бой, в котором участвовала эскадрилья И-16, был не в нашу пользу. В этом бою молодой истребительной части пришлось встретиться впервые с Юнкерсами и Хейнкелями, которые уже имели опыт боев с республиканской авиацией на мадридском фронте.*

В этом бою мы потеряли два самолета, которые погибли лишь потому, что переоценили себя и, связавшись сразу с несколькими Хейнкелями, оторвались от нас» [62].

Скупой отчет К. Колесникова дополняет информация противоположной стороны. Звено командира эскадрильи Крафта Эберхардта (Kraft Eberhardt), имевшего на счету 6 побед и в котором видели нового Рихтгофена, осталось прикрывать бомбардировщики, другая же часть немецкой эскадрильи, рассредоточившись, заняла позицию выше, прикрываясь облаками. Советские летчики смело пошли в атаку. Часть истребителей противника, не скрытых облаками, получив повреждения от меткого огня республиканских истребителей, стала покидать поле боя. Намереваясь повторить удар, И-16 после первой атаки пошли на вертикаль. В этот момент немецкие летчики из группы прикрытия, остававшиеся незамеченными, атаковали советские истребители. Победы были записаны командиру звена л-ту Оскару Хенрици (Oskar Henrici) и унтер-офицеру Мратцеку (Mratzek).

Иван Кравченко, левый ведомый Владимира Бочарова, вспоминал: *«В последний миг, заметив опасность, Бочаров резко бросает свою машину в крутое пикирование с левым разворотом и, едва не задев крыло моего самолета, уходит вниз, под облака. Мы с Костей Дубковым — оба его ведомые — одновременно, с удивительной синхронностью, также устремляемся в пикирование и, пробив облака, начинаем искать своего командира»* [78]. Так и не обнаружив Владимира ни в воздухе, ни на земле, ведомые в мрачном настроении отправились на аэродром. Как стало известно позднее, очереди вражеских истребителей все-таки попали в истребитель Бочарова, а сам он, раненый, нашел в себе силы вне аэродрома, мастерски, на шасси, посадить са-

молет. Все было сделано правильно за исключением одной, роковой, ошибки — он сел на вражескую территорию. На следующий день его обезглавленное, изрубленное на куски тело было сброшено над Мадридом. Очевидцев действий в бою Сергея Тархова с республиканской стороны не было. Изучая иностранные источники, можно прийти к выводу, что его самолет столкнулся с самолетом Эберхардта, после чего наш летчик смог покинуть свою машину, а немец — погиб. Причем отмечается, что столкновение носило случайный характер*, ибо в самолет Эберхардта врезался сбитый им республиканский истребитель. Удивительным в этой истории является то, что по результатам боя на счет Эберхардта была записана неподтвержденная победа.

* Аналогичный случай, имел место и с другим немецким асом «Легиона Кондора» — Вольфангом Шелльманом (Wolfang Schellman), когда он 22 июня 1941 года столкнулся с им же сбитым И-153.

Не намного лучше относились и республиканцы к мятежникам. Тархов, опускавшийся на парашюте, был принят за неприятеля и обстрелян республиканцами. Крепкий организм выдержал шесть пулевых ранений, но на земле он был избит местным населением, после чего его, еще живого, притащили в здание военного министерства. В это время там находился советский журналист Михаил Кольцов, он-то и исправил ошибку. Тархова доставили в госпиталь, но было уже поздно — через несколько дней летчик умер от ран.

Кроме указанных выше, других потерь, в отличие от противника, в этом бою не было. Часть вражеских истребителей пыталась прикрыть бомбардировщики, часть пыталась связать боем истребители. В результате бомбардировщики потерь не понесли, но истребителям досталось крепко.

Несмотря на то что среди летчиков-националистов было достаточно обстрелянных бойцов**, их «хейнкели» (Heinkel He 51) серьезного боя с И-16 вести не могли и достаточно быстро попадали в число жертв. Не выдержав натиска республиканских истребителей, немцы стали выходить из боя. Надо полагать, для «воздушных рыцарей Германии» это было откровение — до сих пор в Испании они одерживали только победы: на 26 заявленных сбитыми самолетов в воздушных боях они потеряли только один — Траутлофт засмотрелся на сбитого противника и через несколько секунд из летчика превратился в парашютиста. Теперь все было по-другому, и от полного разгрома их спасли летное мастерство, надежность истребителя, слабость вооружения «ишачка» да облачная погода. Почти все машины противника получили повреждения, причем такие, что и через день, несмотря на усилия технического состава, в боеготовом состоянии находилось только три истребителя.

* Кнюппель (Knuppel) — 6 побед, Траутлофт (Trautloft) — 4, фон Хёвальд (von Houwald) — 4, Хенрици (Henrici) — 3, Штрумпелль (Strumpell) — 1.

Командир звена Оскар Хенрици пытался в паре с другим летчиком своей эскадрильи уйти от преследовавшего их одиночного И-16. На их беду, в кабине И-16 был Сергей Черных, отмеченный в документах по возвращении на Родину как командир «снайперского звена». Тот бой сам Черных описал следующим образом: *«Часов в 11—11.30 вижу ракету. Сел быстро в самолет и начал ждать очереди для вылета. Первым взлетел командир эскадрильи. За ним с звеном взлетел и я. Место моего звена было правее звена командира эскадрильи: мы шли девяткой.*

Появилась небольшая облачность, а при подходе к Мадриду на высоте 1 500—800 м была уже трехслойная облачность. Она была вытянута с северо-запада на юго-восток и закрывала весь Мадрид. Выше и ниже нас в направлении к Мадриду я увидел несколько точек, которые быстро приближались. По силуэтам самолетов можно было определить, что это «фиаты». Увидев нас, они развернулись от нас с набором высоты. Командир эскадрильи подает сигнал «внимание» и бросается вниз, к облачности. Я не видел, кого он атакует, и решил рассмотреть цель. Вижу, что командир эскадрильи звеном атакует звено «фиатов». Я пошел вслед за ними. После атаки командира один «фиат» упал, а два оставшихся быстро направились к облакам, чтобы в них скрыться. Я прибавил газа и начал их преследовать, ведя с дистанции 200—100 м при-

цельный огонь короткими очередями. Один «фиат» свалился на крыло, подняв нос. Я успел выпустить еще одну очередь, и он упал около Мадрида. Вернувшись домой, я с радостью доложил о своем успехе командиру, который меня с ним и поздравил» [62]*.

Хенрици получил тяжелое ранение и сел вынужденно на своей территории, сумел вылезти из обломков самолета, и только тут силы покинули его, и он скончался.

Летчики на И-15 тем временем атаковали «юнкерсы» и два из них подбили, после чего атаковали оставшиеся в районе поля боя самолеты. В частности, Евгений Ерлыкин со своим звеном встретил тройку «старых» «фоккеров»**: *«У меня звено было смешанное — француз капитан Дари, 2 испанца и 1 русский. Смотрим: идет три самолета; белые с черными крестами. Не сговариваясь, с капитаном Дари вдвоем по ведущему слева открыли огонь и сразу сбили его, два других ушли»* [11].

Итог получасового боя: в советских документах сделана запись о 4 сбитых самолетах; немцы претендуют на 7 побед, причем 5 из них засчитали подтвержденными***.

В течение дня 19 СБ, частично под прикрытием истребителей, предприняли налет на наземные части франкистов в Карабанчель-Альто и на ж.-д. станцию Хетафе. И в этих вылетах не обошлось без встречи с противником и без потерь со стороны республиканцев: 1 СБ был сбит. Весь экипаж — летчик Сергей Петрович Романов, штурман Иван Галактионович Нечипоренко и стрелок-испанец — погиб.

Командир звена, в которое входил сбитый экипаж, Василий Бибиков, и штурман СБ Кузьма Деменчук, незадолго до этого переведенные с «потезов», в своих воспоминаниях писали, что самолет был сбит зенитной артиллерией, упал и взорвался на собственных бомбах [78].

Истребители националистов, участвовавшие в бою, записали эту победу себе. Они даже наблюдали, как экипаж покинул бомбардировщик на парашютах. В пользу версии о том, что СБ был сбит в воздушном бою, а не огнем с земли, сохранилась информация, сказанная командиром 2-й эскадрильи В. Хользуновым, в которую входил сбитый экипаж, на встрече с Алкснисом: *«Хотя был один случай, когда штурман звена или отряда испанец повел впервые, заблудился и не вышел на Мадрид. Погода была неважная. Попал на Т... на аэродром истребителей и там стал кружиться. Оттуда вылетело 28 истребителей. Те не видели, когда они взлетели и прихватили их на развороте. Когда к-р отряда увидел истребителей, нужно было пологим разворотом уходить от них, а он загнул крутой вираж — немного страху было, и внутренний ведомый был сбит, ему деваться было некуда. Внешний ведомый привез 7 или 9 пробоин, а у к-ра отряда ничего. Когда машина упала, ударилась о землю, получился взрыв, все разорвало. Она была с бомбами»* [11].

Так или иначе, но экипаж на свой аэродром не вернулся. Республиканским летчикам в этом бою, по документам, удалось сбить 1 «фиат».

Подводя итог дня, в потери республиканской авиации надо добавить сбитый, вероятно, во время первого боя «бреге».

14 ноября

Плохая погода. Группа И-15 вылетов не совершала и приводила в порядок матчасть. 10 И-16 два раза вылетали на прикрытие Мадрида, и один раз звено летало на разведку. Из Альбасете в Гвадалахару Пумпур привел 13 И-16 — отряд, который возглавил Андрей Морозов. У националистов, как говорилось выше, кто-то изыскал возможность пролететь над Мадридом и сбросить на парашюте ящик с частями тела Владимира Бочарова. Там же была и записка с угрозами в адрес остальных «красных» летчиков. Был митинг, и военные летчики поклялись отомстить за зверскую смерть товарища.

* Кто был этим командиром — сказать сложно, но явно не имеются в виду ни Тархов, ни Бочаров.

** Скорее всего, это были He 46.

*** Хотя Колесников и говорит о том, что бой был не в нашу пользу, для немецкой стороны он оказался вообще самым наихудшим за весь период боевых действий. По данным иностранных исследователей, только еще один раз, в январе 1937 г., в одном бою погибли два летчика. Немцы в боях потеряли немногих: кроме потерь, о которых сказано выше, один пилот погиб летом 1937-го, один — весной 1938-го и последний — в феврале 1939 г.

15 ноября

День начался с того, что 14 «юнкерсов» под прикрытием трех He 51, избежав встречи с республиканскими истребителями, смогли отбомбиться по жилым кварталам Мадрида.

В 11.30 9 И-16 штурмовали противника в парке Каса-де-Кампо. В 14.30 СБ нанесли удар по аэродрому Авила.

Во второй половине дня к Мадриду подошли 5 «юнкерсов», 6 «хейнкелей», 7 «ромео» и 12 «фиатов». Бомбардировщики националистов смогли отбомбиться по городу, т. к. пытавшаяся сорвать бомбардировку девятка республиканских истребителей вынуждена была вступить в бой с «фиатами». Два вражеских истребителя были сбиты С. Денисовым и С. Черных. Труп одного из франкистских летчиков был найден на окраине Мадрида. Республиканцы потерь не понесли, один самолет получил пробоины.

16 ноября

Произошло две встречи противников в воздухе.

Утром 19 республиканских истребителей вылетели на перехват 7 «двухместных полуторапланов-бомбардировщиков» под прикрытием 6—8 «хейнкелей», шедших на высоте 5 тысяч м к Мадриду. Франкистские самолеты были отогнаны от города, потерь с обеих сторон не было.

В 15.30 противник повторил налет на Мадрид. Эскадрилья Рычагова оказалась на месте и вступила в бой с 7 Ju-52 националистов, 14 «фиатами» итальянцев и несколькими He 51 немцев. Как и в бою 13 ноября, командир, только на этот раз уже эскадрильи И-15, оторвался от своей группы и в одиночку атаковал бомбардировщики.

В дневнике боевых действий говорится, что ему удалось отогнать четыре бомбардировщика, после чего его подбили, и «летчик Гринберг (фамилия уточняется) спустился на парашюте на улицу Мадрида».

Сбитым оказался не кто иной, как Павел Рычагов. Он подошел вплотную к бомбардировщику и был сбит стрелком этого самолета. Спускаясь на парашюте, Рычагов подвергся атаке вражеских истребителей и получил ранение в ногу. Советский летчик приземлился на мадридскую улицу, местное население первоначально отнеслось к нему с подозрением, но, разобравшись, мадридцы оказали ему первую помощь и доставили в госпиталь.

Бой в небе тем временем продолжался. Советские летчики сбили 2 «хейнкеля» (коллективно) и 1 «юнкерс». Еще 1 бомбардировщик «ушел со снижением». И-16, согласно документам, принять участие в этом бою не успели.

Потери составил 1 истребитель (П. Рычагова). Противоположная сторона заявила об уничтожении двух истребителей, в свои потери записали два поврежденных «фиата» итальянцев Джованни Беретта (Giovanni Beretta), получившего ранение, и Энрико Лоренцо (Enrico Lorenzo). Оба летчика смогли вернуться на свой аэродром.

8 СБ нанесли удар по аэродрому Луарка, уничтожив на нем «истребитель типа «фоккер» и один ангар. Кроме того, пулеметным огнем были повреждены два истребителя.

17 ноября

Два раза республиканские истребители вылетали на перехват, один из вылетов закончился воздушным боем.

В 10.40 6 И-16 во главе с П. Харой вылетели по вызову к Мадриду и вступили в бой с 10 «фиатами» и 3 «юнкерсами». В бою погиб л-т Дмитрий Федорович Павлов. Его самолет упал на республиканской территории. Националисты потерь не понесли.

Один вылет истребителей состоялся на прикрытие бомбардировщиков для удара по аэродрому Толедо. Удар не состоялся, т. к. противник успел отвести свою авиацию.

6 СБ бомбили аэродром Авила, еще 2 бомбили наземные части. Вылеты осуществлялись без истребительного прикрытия.

Вечером франкисты попытались бомбить наземные части республиканцев, но истребители успели вовремя — «юнкерсы» быстро ушли, не сбросив бомб, а истребители прикрытия от боя уклонились.

18 ноября

И-16 два раза вылетали на прикрытие Мадрида, один раз — на сопровождение пассажирского «дугласа», прибывавшего в Алкалу. Кроме того, вылетали на разведку и по вызову. Встреч с противником не было.

Восьмерка И-15 также два раза вылетала на патрулирование, и в обоих случаях имела встречи с противником. В первый раз это были 5 «юнкерсов», которым они помешали бомбить, во второй — 14 «хейнкелей», от боя уклонившихся.

19 ноября

Утром 15 республиканских истребителей перехватили над территорией противника шедших на Мадрид 3 «юнкерса» под прикрытием 10 истребителей. Бомбардировщикам пройти не удалось. Потерь в этом столкновении ни одна из сторон не понесла.

В 10.30 7 «юнкерсов» под прикрытием 14 истребителей, не встретив никакого противодействия, отбомбились по Мадриду. Вылетевшие по тревоге истребители помешать противнику не успели.

В 15.30 33 правительственных истребителя смогли перехватить (противник, правда, находился уже над Мадридом) 18 «юнкерсов», 6 легких бомбардировщиков и 20 истребителей противника. 9 «юнкерсов» ушли сразу, не сбросив бомб, 9 других успели неприцельно сбросить зажигательные бомбы. Разгоревшийся после этого бой длился около часа. 3 вражеских истребителя и 1 «юнкерс», по советским документам, врезались в землю, еще 2 «юнкерса» «резко пошли на снижение».

В иностранных источниках нет сведений, уточняющих эти потери, западные исследователи лишь отмечают, что противники сделали противоречивые заявления. Со стороны националистов это звучало так: 50 «юнкерсов» и «савойя» сбросили на Мадрид 40 тонн бомб, стрелки бомбардировщиков и истребители сбили 4 «красных» самолета. О своих потерях — ни слова.

Республиканская сторона потеряла 2 летчиков и 2 истребителя. Погиб пилот И-15 л-т Фернандо Роиг Ваалта (Fernando Roig Vaalta) и пилот И-16 к-н Дмитрий Игнатьевич Жеданов, который покинул поле боя на поврежденном, дымящемся самолете, но на подходе к аэродрому, при выпуске шасси истребитель вспыхнул и упал в 2 км от Алкалы.

У франкистов в этом бою отличился итальянский ас Коррадо Риччи (Corrado Ricci)*, сбивший И-16.

* 10 или 12 побед в Испании.

20, 21, 22 ноября

В воздухе наступило затишье. Нелетная погода не позволила летать ни одной из сторон.

Появилась возможность подвести итоги. Итак, в этих первых боях погибло 9 республиканских летчиков-истребителей (из них 8 — советских). По меньшей мере трое летчиков — временно вышли из строя: Ерлыкин и Рычагов ранены в воздушном бою, а Ковалевского какое-то время не допускали к полетам, после того как у его истребителя в пикирова-

нии начала слетать обшивка, но он сумел спасти самолет. Потери серьезные, но республиканская авиация уцелела и помогла отстоять Мадрид.

Сколько потерял противник — неизвестно. Но истребительная группа (4 эскадрильи) сформированного в ноябре немецкого «Легиона Кондор», обладавшего достаточной самостоятельностью в принятии решений, предпочла Мадриду Северный фронт, где основу правительственной авиации составляла единственная эскадрилья И-15. Дальнейший ход событий подтвердил мудрость решений немецкого командования.

Перерыв в боевых действиях использовался, конечно, для приведения в боеготовность материальной части. Состояние республиканских истребителей в эти дни на мадридском фронте выглядело следующим образом [27]:

Таблица 9

Тип самолета	Базирование	Было первоначально	В строю	Потери	В ремонте	Патроны тыс. шт.)	Бензин бочек)
И-16	Алкала	18*	15	2**	1	7800	102
И-16	Гвадалахара	11	9	2**	—	205	30
И-15	Сото	25	15	7** +2***	1	350	180

* Два И-16 на этот момент на фронт еще не прибыли и находились в Альбасете.

** В бою

*** Сели на территории противника.

Данные по истребителям относятся примерно к 20 ноября, а к 22-му числу, скорее всего, все машины были поставлены в строй.

Из 30 СБ к этому моменту было безвозвратно потеряно шесть: 2 — во время бомбардировок, 2 — в воздушном бою и 2 — в катастрофе. С оставшимися же машинами имелись серьезные проблемы: *«Ощущается острый недостаток в запасных частях и новых моторах, которые еще не получены»*. Из 18 бомбардировщиков, считавшихся находящимися в строю, способными летать на боевые задания были 10 — 12. Об этом было доложено в Москву. Ворошилов решил полностью удовлетворить запросы Смушкевича в моторах, плоскостях, сменных частях фюзеляжа и во всем прочем.

В эти же дни в Испанию из СССР прибыл 31 штурмовик Р-5ССС.

23 ноября

Франкисты на рассвете бомбили Мадрид. Одна бомба попала во двор военного министерства, шесть человек получили ранения. Республиканская авиация вследствие плохой погоды не летала.

В госпитале умер от ран Сергей Тархов. Из Альбасете в Алкалу перелетели два последних И-16 (летчики Н. Никитин и Ф. Пруцков).

24 ноября

Погода стала улучшаться. В 16.00 для патрулирования над Мадридом поднялись 14 И-16 и 10 И-15. Воздушный противник обнаружен не был.

25 ноября

Погода все еще малопригодна для полетов. Обе стороны использовали любую, даже малейшую возможность для нанесения авиаударов.

Утром СБ совершили налет на аэродром Талавера, бомбы были сброшены на 5 готовившихся к взлету бомбардировщиков. В результате были повреждены 2 Ro.37 и 1 SM.81.

Во втором вылете по наземным войскам в районе Таранкона СБ не смогли дойти до цели и вернулись обратно из-за сплошной облачности.

При посадке на размокшем аэродроме скапотировал бомбардировщик л-та Василия Шарова. Самолет вышел из строя, но экипаж, как указано в дневнике боевых действий, остался невредим. Но не все так, видимо, было хорошо, ибо командировка у летчика закончилась уже 12 декабря.

Противник практически весь день бомбил и обстреливал отряд правительственных войск, пытавшийся наступать на Талаверу-де-ла-Рейну. На республиканские части было сброшено до 500 бомб, и они не смогли продвинуться вперед. Бомбардировке подверглись и находящиеся в этом секторе населенные пункты Сан-Барталоме и Сан-Мартин, население которых понесло большие потери.

В 14.30 25 И-16 и 6 И-15 вылетели на перехват шедших к Мадриду 7 «юнкерсов», 4 «капрони» и 20 истребителей. Все «капрони» и 3 «юнкерса» при появлении наших истребителей сразу ушли, так и не сбросив бомб. Истребители прикрытия от боя уклонились. 4 «юнкерса» сбросили бомбы неприцельно, и они большей частью упали на свои же войска. В последовавшем после этого бою немецкие бомбардировщики еще раз показали свою высокую живучесть, а И-16 — слабость вооружения. В дневнике боевых действий появилась скупая запись: *«Звено истребителей летчика Колесникова 12 раз атаковало звено «юнкерсов», в результате чего сбит 1 «юнкерс»*. На самолете Константина Дубкова оказался простреленным маслобак, и он вернулся на аэродром досрочно.

26 ноября

Плохая погода. Истребители не летали. СБ взлетели для бомбежки аэродрома Авила, но из-за погоды вынуждены были вернуться, не дойдя до цели. Истребители взлетали на прикрытие Мадрида, но противника не встретили. Франкисты в этот день не летали.

27, 28 ноября

Плохая погода. Обе стороны не летали.

29 ноября

Республиканские истребители совершали вылеты на прикрытие Мадрида, однако из-за плохой погоды полноценно выполнить задачу были не в состоянии. В 18.00 националистам удалось сбросить бомбы на ближайшие к Университетскому городку кварталы Мадрида.

В ночь на 29 ноября франкисты бомбили Картахену и Аликанте, гражданское население понесло потери.

30 ноября

Республиканские истребители совершили два вылета на прикрытие Мадрида.

В 15.00 два республиканских самолета бомбили наземные части мятежников на южных и юго-западных склонах горы Карабитас.

В течение дня франкисты совершили два налета на республиканские части в районе Посуэло-де-Аларкон и Аравака. Потери правительственных войск составили 1 убитый и 11 раненых.

В ночь на 30-е фашисты бомбили Мадрид и аэродром Барахас, потерь у военных не было.

4. БОИ ПОД МАДРИДОМ И ТЕРУЭЛЕМ (декабрь 1936 г.)

Франкисты продолжили наступательные действия на мадридском направлении, республиканцы ожесточенно оборонялись. Продолжавшееся с конца ноября наступление националистов 4 декабря было остановлено контратакой республиканцев, которым удалось вернуть себе и часть потерянных территорий. 15 и 16 декабря националисты новыми атаками пытались улучшить свои позиции. Большую же часть месяца на фронтах было затишье. Франко копил силы для возобновления наступления на Мадридском фронте, а республиканцы планировали овладеть Теруэлем — столицей провинции в Арагоне. Оба наступления начались в 20-х числах декабря. Под Мадридом бои были кровопролитные, но для франкистов безуспешные, под Теруэлем не добились успеха республиканцы, и в конце этого месяца обе стороны прекратили атаки.

В начале декабря авиация националистов получила подкрепление — 160 самолетов, из них 80 «юнкерсов», 20 «капрони», 25 «хейнкелей», 15 «фиатов» и 20 «двухместных скоростных бомбардировщиков» (согласно данным советских документов). Примерно те же цифры указываются и в сообщениях летчиков — перебежчиков, перелетевших к республиканцам 15 декабря. Из иностранных источников известно, что в составе «Легиона Кондор» была сформирована экспериментальная истребительная группа VJ/88 (Versuchs Jagdgruppe) для проведения боевых испытаний новых образцов немецкой авиатехники: Bf.109, Ju 87, He 112, Hs 123. Итальянцы на базе существовавших эскадрилий Fiat CR.32 сформировали XVI группу «Cucaracha», состоявшую из трех эскадрилий.

Республиканское правительство направило 192 молодых испанца для обучения в СССР, в Кировобадскую школу летчиков. Также было подписано соглашение о поставке 30 И-15, которые благополучно прибыли в Испанию 30 декабря 1936 г.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

1 декабря

Ц.Ф. Утром 9 И-16 взлетали на прикрытие Мадрида и 3 И-16 на разведку, встреч с противником не было.

2 СБ совершили налет на аэродром Саламанка, вызвав пожар аэродромных сооружений. Еще 2 СБ, взлетевшие для бомбардировки аэродрома Касерес, при возвращении из-за потери ориентировки произвели вынужденные посадки на своей территории. Один сел на шасси и остался цел, второй шасси не выпускал и получил небольшие поломки.

В 11.45 6 И-16 и 14 И-15 перехватили в районе Посуело 6 «юнкерсов», прикрытых 9 истребителями. Истребители противника бой не приняли, и советские летчики смогли спокойно, троекратно, звеньями атаковать бомбардировщики. Итог боя — у одного бомбардировщика загорелся мотор и он *«ушел с резким снижением»*.

В 16.30 23 И-16 и 12 И-15 перехватили очередную группу из 6 бомбардировщиков, прикрытых 14 «хейнкелями». На республиканскую территорию вражеские самолеты допущены не были. Воздушный бой не состоялся.

2 декабря

Ц.Ф. Начали боевую работу штурмовики Р-5 ССС. 12 машин, ведомые командиром эскадрильи м-ром Константином Гусевым, сделали первый бо-

евой вылет. Удару подвергся аэродром Талавера, где в это время находились 15 «капрони», все они, согласно докладу командира, были уничтожены. При этом один Р-5 был подбит огнем с земли и совершил вынужденную посадку. Раненый экипаж попал в плен. К этому моменту отношение к пленным у националистов изменилось*, и пленных доставили в госпиталь. Летчик Иван Волков оправился от ран и весной 1937 г. вернулся в СССР, а летнаб Василий Сидорович Акуленко от полученных ран скончался. По иностранным данным, на аэродроме был серьезно поврежден один Savoia SM.81.

Спустя несколько часов другая группа штурмовиков в составе 9 машин во главе с Александром Стрелковым совершила еще один вылет с целью нанесения удара по аэродрому Торрихос. Но самолетов там не оказалось, и удару подвергся кавалерийский эскадрон и запасная цель — ж.-д. станция Ильескас. Во время бомбометания три штурмовика были повреждены осколками бомб, сброшенных впереди идущими самолетами. Одна из поврежденных машин совершила вынужденную посадку на республиканской территории в 5 км от линии фронта. Экипаж, полагая, что на территории противника, поспешил сжечь самолет. Летчик Михаил Поливанов при этом получил ожог руки, штурман Степан Карпенко не пострадал.

Республиканские бомбардировщики нанесли два удара по наземным частям франкистов. Первый был произведен двумя самолетами в районе Карабанчель-Альто, второй в 14.30 тремя самолетами в районе высоты Карабитас.

Тем временем националистам удалось отбомбиться по северо-западной части Мадрида, нанеся большие потери мирному населению. Только на отходе их атаковали республиканские истребители. По советским документам, из 9 «юнкерсов» и 14 истребителей были сбиты 1 «юнкерс» и 2 «хейнкеля», которые совершили вынужденные посадки на своей территории. 1 «фиат» загорелся в воздухе и упал на республиканской территории. Летчик выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Иностранные источники подтверждают, что в этот день был сбит и попал в плен пилот «фиата» итальянец л-т Чианезе (Chianese), а также получил повреждения и совершил вынужденную посадку на своей территории итальянский экипаж на Savoia SM.81 во главе с к-ном Ferrari. Кроме этого, зенитным огнем возле Толедо был сбит Romeo 37, его пилот Дино Уго Ди Марзио (Dino Ugo Di Marzio) погиб.

Предпринятый в этот день налет франкистов не стал единственным. Неустановленным числом самолетов националисты нанесли удар по станции Исвенес, а в 16.30 6 «юнкерсов», 14 «фиатов» и 19 «хейнкелей» бомбили Посуело и Араваку. Противодействия республиканцев этим бомбардировкам не было. Были продолжены и ночные вылеты — бомбардировке подвергся аэродром Барахас, без какого-либо, впрочем, ущерба.

* Жестокость первых дней войны уступила место расчету: пленные нужны были живыми — для обмена.

3 декабря

Обе стороны совершали налеты, но воздушных боев не было.

Р-5 ССС и бомбардировщики совершили 4 налета против наземных частей националистов в районе Кампаменто, Квадро Вьентес и высоты Карабитас. В одном из вылетов приняли участие 27 ССС и 30 истребителей, которые сбросили 530 осколочных и 108 фугасных бомб.

9 ССС и 6 бомбардировщиков нанесли один удар по противнику, атаковавшему Посуело и Имеру.

6 республиканских самолетов пять раз бомбили франкистов возле Вильяреаль.

Противнику удалось два раза отбомбиться по республиканским войскам, оборонявшим Мадрид. Первый раз в 8.30 шестью «юнкерсами» и в 19.30 двумя «юнкерсами». Удары наносились по северо-западной части города и Университетскому городку.

4 декабря

Штурмовики сделали два налета на франкистские аэродромы Навальмораль-де-ла-Мата и в Севилье. Девятку ССС для удара по первому аэродрому вел Георгий Тупиков, результаты удара он оценил в 8 уничтоженных «юнкерсов» и 4 самолета-разведчика. Количество машин во второй группе (вероятно, 7 самолетов) и ее ведущий неизвестны. Всего на севильском аэроузле было обнаружено до 50 трехмоторных бомбардировщиков и 15 одномоторных самолетов. Для удара выбрали один из аэродромов аэроузла, на котором находилось около 40 машин. Командир второй группы оказался более объективным и не заявил астрономических цифр уничтоженных самолетов: *«Наблюдались прямые попадания, которыми самолетам мятежников причинены значительные повреждения».* На обратном пути вторая группа атаковала встретившуюся им колонну противника и в полном составе возвратилась на свой аэродром. Из первой группы на аэродром не вернулось 2 штурмовика: при возвращении группа была атакована «фиатами». 1 ССС был сбит и сел вынужденно на линии фронта. Экипаж (летчик Григорий Никифоров и летнаб Александр Щукаев) сожгли самолет и попытались выбраться на республиканскую территорию. Однако в перестрелке с противником л-т Никифоров погиб, а Щукаев попал в плен*. У второго ССС на обратном пути выпала и взорвалась заевшая над целью бомба. Самолет получил около 50 пробоин и вынужденно сел уже на республиканской территории. Экипаж (летчик Никита Богачев и летнаб Федор Домбровский) остался невредим.

* Из плена вернулся летом следующего года в результате обмена на летчика противника

В целом же действия Р-5 ССС как типа самолета были оценены очень высоко: «*Действия штурмовиков показали, что они являются грозной силой, а летный состав проявил высокую выучку и большую храбрость. Слабым местом штурмовиков является малая скорость и полная незащищенность баков и радиаторов от пуль*» [61].

В первых числах декабря произошли две аварии СБ. Один бомбардировщик *«при взлете на своем аэродроме, когда командир эскадрильи Несмеянов подорвал самолет, потерял скорость и «плюхнулся», подломав самолет»*, второй — получил повреждения на посадке. На боевые задания на мадридском участке фронта вылетало 10 СБ.

Истребители весь день прикрывали Мадрид и вели разведку. Однако надежно прикрыть город не получилось. В 14.00 противник впервые предпринял налет на столицу одновременно всеми имеющимися на этом участке самолетами: 27 «юнкерсов», 3 «капрони» и 40 истребителей. Навстречу взлетели все боеготовые истребители — 13 И-15 и 12 И-16. Что произошло дальше, описал Е. Ерлыкин: «*Однажды нас вызвали, И-16. Идет, как на параде, группа по 4 самолета — 32 Юнкерса и Капрони большим кирпичом. Рычагов вел группу, и я шел сзади. Мы увидели, что такая большая группа идет, никогда такой не видели, и никто не стал ее атаковать. Они аккуратно над самым Мадридом развернулись и ушли. Вид такой большой группы привел в смущение. Все знали, что они хорошо вооружены, их сопровождали, это на всех подействовало.*

Рычагов отказался от атаки, я отказался, Ковалевский отказался» [11].

Франкисты сбросили бомбы на северо-западную часть города, пострадало мирное население. По дневнику боевых действий, преследование уходящего противника продолжалось на протяжении 30 км, но противнику потерь нанесено не было.

По журналу группы И-16 П. Хары, был засчитан сбитым Ju 52.

2 гидросамолета «дорнье» националистов бомбили Альмерию. Один был поврежден зенитным огнем, но сумел совершить посадку возле немецких кораблей, которые спасли его от возмездия республиканцев.

5 декабря

ЦФ. Штурмовики в этот день не летали: *«Производился необходимый осмотр материальной части и разбор проведенных боевых операций».*

Утром 5 «юнкерсов» под прикрытием 15 истребителей бомбили Мадрид. В 13.00 националисты повторили налет 6 бомбардировщиками под прикрытием 14 «хейнкелей». 13 И-15 и 17 И-16 смогли их перехватить. В произошедшем воздушном бою было отмечено *«исключительное уменье и храбрость Черных, который сбивает уже третий самолет мятежников».* Всего в этом бою были сбиты 2 истребителя противника, которые «упали и загорелись». Один из них уничтожило звено Сергея Черных*, другой — звенья Сергея Денисова и Александра Негореева. Наши летчики потерь не имели. По иностранным данным, сбитым оказался «фиат» командира 19-й эскадрильи к-на Антонио Ларсимонта Пергамени (Antonio Larsimont Pergameni), имевшего 4 победы. 22 «юнкерса» бомбили ж.-д. станции Кастильехо, Виласекила-де-Венес, Альгодор (20—30 км от Толедо).

ЦФ. Республиканские бомбардировщики нанесли удар по ж.-д. станции Бобадилья (50 км с.-з. Малаги).

* Кроме пополнения личного счета Черных, победа была засчитана звену.

6 декабря

ЦФ. Утром для удара по аэродромам Торрихос и Эскалона взлетело четыре звена ССС под прикрытием 15 И-16. Согласно дневнику боевых действий, самолетов противника на аэродромах не оказалось, и штурмовики нанесли удар по ж.-д перегону, и *«в этот налет был убит командир отряда штурмовиков и ранен командир звена Богачев. Обстоятельства смерти командира отряда и его фамилия уточняется»* [61]. Никита Богачев позже на приеме у начальника ВВС РККА Я. Алксниса описал этот вылет более подробно: *«Другой раз мы шли бомбить аэродром Торрихос, командир вывел нас не на аэродром, а на ж.-д. станцию, выскочили далеко от цели, там было много пулеметов, мы по ним начали стрелять, а они по нас. Командира отряда подбили, и он не мог дотянуть до своей территории, а я дотянул. Шли назад 4 самолета, я все время отстаю, у меня вытекла вода и мотор должен скоро остановиться, меня Хейнкель начал клевать, я отстреливался назад. Когда ранили летнаба, так он стал близко подходить. Пока я мог — маневрировал, а потом он подкрался, пустил очередь, так у меня все посыпалось и меня ранило. Я сел в горах, снес шасси, но на своей территории»* [12]. Ведущий самолет, получив повреждения от зенитного огня, совершил вынужденную посадку на территории противника. Раненый пилот этой машины командира отряда — к-н Георгий Тупиков** попал в плен, штурман отряда ст. л-т Александр Талов до последнего отстреливался и погиб в перестрелке. Второй член экипажа самолета Богачева — штурман звена л-т Федор Домбровский на следующий день умер от ран.

** Летом 1937 г. был обменен на пленного летчика-националиста и вернулся на родину.

Удары 9 ССС по наземным частям в районе Брунете и 6 ССС по ж.-д. составам возле Талаверы прошли без потерь со стороны республиканцев 7 бомбардировщиков бомбили противника в парке Каса-дель-Кампо, 2 СБ совершили разведывательный вылет на остров Майорка. Возможно, бомбардировщики сделали вылет и по ж.-д. составам возле Талаверы.

В середине дня произошел воздушный бой, который Константин Колесников описал так: *«6.12*** в 11.30 эскадрилья была вызвана по тревоге на Мадрид против появившихся «юнкерсов». Это был третий вызов по счету. Прилетев к Мадриду («юнкерсов» там не было), заметили две группы «хейнкелей» (по 7 самолетов каждая), круживших с левым кругом на высоте 3 000 м над Каса-дель-Кампо. Моя высота была 2000 м, и я принял решение зайти им в хвост со стороны солнца, набирая высоту по дороге; маневр удался, пятеркой (остальные самолеты остались в районе Посуэ-*

*** Возможно, описание относится к бою 5.12.36 г.

ло) я набрал 3100 м, вышел в хвост последней семерки и пошел на сближение. «Хейнкеля» нас заметили уже тогда, когда дистанция между нами была 300 м; вся семерка сразу же заметалась, расстроив свой парадный строй, но было уже поздно, вся пятерка наших самолетов, ведя огонь, прошла буквально через строй, чуть не задевая друг за друга. В этот раз было сбито два «хейнкеля» [62].

В дневнике боевых действий уточняется, что всего со стороны республиканцев взлетало 20 истребителей. Согласно этому же документу, было сбито не два, а три и поврежден один истребитель противника. Победы одержали Колесников, Кравченко и Путивко. Журнал группы И-16 добавляет в этот список Я. Околелова. Видимо, на его счету поврежденный самолет. Иван Лакеев получил в этом бою легкое ранение, но смог благополучно сесть на аэродром.

В 18.30 23 «юнкерса» под прикрытием 10 истребителей нанесли удар по городу и аэродрому Гвадалахара. Истребители в это время патрулировали над Мадридом, и противодействия фашистам оказано не было.

7 декабря

И-16 один раз летали на сопровождение штурмовиков. И-15 дежурили на земле, боевых вылетов не совершали.

Немцы начали активно привлекать к разведывательным полетам Не 70*, о чем в дневнике боевых действий сделана следующая запись: *«У мятежников появился новый скоростной разведчик, моноплан белого цвета, одномоторный, который много летает и разведывает тылы правительственных войск».* Самолет выделялся современными чертами на фоне основных боевых машин франкистской авиации и даже превосходил в скорости истребитель Не 51. Для перехвата разведчика И-16 с 10.50 до 16.40 беспрерывно, но бесплодно патрулировали над аэродромом.

* В декабре в Испанию прибыло 18 разведчиков — легких бомбардировщиков Heinkel He 70.

7 СБ, ведомые Э. Шахтом, атаковали аэродром в Севилье. В районе цели огнем зенитной артиллерии бомбардировщик с испанским экипажем (Крессенсио Рамос Перес (Crescencio Ramos Perez), Мигель Мулет Аломар (Miguel Mulet Alomar) и В. Мартин (V. Martin) был подбит. Когда у цели группа снизила скорость, ее нагнали 11 истребителей противника. Согласно воспоминаниям штурмана Г. Прокофьева**, при приближении противника никто не нарушил строя. Бой был неравный. Первым получил многочисленные пробоины самолет Рамоса. Ближайшие к нему экипажи увидели прощальный жест летчика, после чего машина пошла в пике. Весь экипаж бомбардировщика погиб, но, возможно, принимая удар на себя, он спас других. Остальные самолеты прибавили газу и оторвались от противника, но три из них, поврежденные более других, до аэродрома не долетели, совершив вынужденные посадки на своей территории, один при этом сгорел [97]. По рассказу командира эскадрильи на приеме у Алкниса (по документам,) встреча с истребителями прошла иначе. В сложившейся обстановке, чреватой тяжелыми потерями, Эрнст Шахт принял единственно верное решение — прибавить скорость и оторваться от истребителей противника. После второй атаки вражеских истребителей сбитый СБ упал в 35 км от Севильи. Стрелок сбитого бомбардировщика огня не вел, а остальные самолеты благополучно вернулись назад. Победу одержал испанец-националист Нарсисо Бермудес де Кастро (Narciso Bermudez de Castro)***. Сказалась слабость оборонительного вооружения (пулеметы ДА) бомбардировщика СБ.

** «Под знаменем Испанской Республики», М. 1965.

*** Одержал 4 победы до своей гибели.

Звено И-16 П. Хары перелетело из Алкалы в Альбасете для перехвата бомбардировщиков. В период с 8 по 25 декабря звено 9 раз вылетало на перехват, но встреч с противником не имело.

8 декабря

ЦФ. В 16.00 24 Ju 52 и SM.81 совершили налет на Алкалу. Истребители сопровождения участия в бою не приняли, и поднявшиеся на перехват 13 И-15 и 15 И-16 смогли выпустить с близкой дистанции 62 тысячи пуль (!) по большим тихоходным машинам. Один «юнкерс» был сбит (победа пилотов И-16), еще один бомбардировщик — поврежден пилотами Н. Мирошниченко и Е. Ерлыкиным и сел вынужденно на линии фронта.

Иностранные источники подтверждают: один «юнкерс» из K/88 был сбит и еще один разбился на своей территории. Погибло 5 немецких летчиков — Х. Лигнитц (H. Liegnitz), В. Хорншух (W. Hornschuh), В. Харйес (W. Harjes), Й. Ульманн (J. Ullmann) и Й. Зайтц (J. Seitz).

В результате продолжавшейся 40 минут бомбежки один республиканец погиб и двое было ранено, одна бомба попала в общежитие танкистов, где получили ранения советские добровольцы Миновский и Шабахин, л-т Козлов был контужен, сгорело 2 дома, уничтожены мотоцикл, легковой автомобиль и автобус.

В 16.30 6 «юнкерсов» пытались пройти к Мадриду, но были отогнаны истребителями.

Один скоростной бомбардировщик (вероятно, He 70) бомбил ж.-д. станцию возле Альбасете, но из 6 сброшенных бомб ни одна не взорвалась.

15 ССС в сопровождении истребителей нанесли удар по франкистам в районе южнее Посуело и Умеры.

В этот день советскими летчиками по ошибке был сбит французский Potez 540 с гражданской регистрацией F-A000. При вынужденной посадке самолет скапотировал и загорелся. Один из пассажиров, французский журналист Луи Делапрэ (Louis Delapree), умер от ран. Евгений Ерлыкин в своем отчете писал, что этот «потез» на счету его подгруппы И-15. Иностранные источники (со ссылкой на мемуары Андреса Гарсиа Лакале) уточняют имена пилотов, причастных к этой «победе», — Николай Шмельков и Георгий Захаров.

9 декабря

ЦФ. На фронте наступило затишье. 3 И-16 и несколько гидросамолетов летали на разведку. 2 СБ выполняли то же задание, параллельно сбросив бомбы на аэродром Навальмораль-де-ла-Мата.

10 декабря

ЦФ. 7 СБ бомбили ж.-д. станцию Талавера, вызвав два пожара.

12 ССС под прикрытием 18 И-16 нанесли удар по ж.-д. станции Ильескас (35 км ю.-з. Мадрида).

Звено И-16 летало на разведку.

Авиация националистов в основном разбрасывала над Мадридом листовки с призывом освободиться от агентов «русского империализма», бросить винтовки и переходить на сторону Франко.

АФ. 5 националистских самолетов подвергли бомбардировке республиканские части в районе Вильяфранки. Потери составили 25 человек.

Истребители «Легиона Кондор» по ошибке сбили Ro. 37 bis. Испанский экипаж — Хосе Компани Ф. Берналь (Jose Company F. Bernal) и Рафаэль Хименес Бенаму (Rafael Jimenez Benamu) — был ранен.

11 декабря

ЦФ. СБ и И-16 совершали разведывательные полеты. В 13.10 несколько И-16 безрезультатно вылетали на перехват разведчика.

12 декабря

Плохая погода почти полностью парализовала авиацию обеих сторон. СБ совершили несколько вылетов на разведку, установив перемещение авиации националистов на тыловые аэродромы и на Южный фронт.

13 декабря

Утром звено И-16 летало на разведку, встреч с противником не произошло.

Днем в очередной раз над Алкалой появился разведчик противника. На его перехват «по-зрячему» вылетела четверка И-16. Об этом бое сохранились стенограммы бесед между руководством ВВС РККА, конструкторами и летчиками, вернувшимися из Испании, а также письменный отчет Сергея Черных. Наиболее полный рассказ получается, если соединить эти два документа, поэтому первая и последняя часть цитаты взята из стенограмм, а средняя — из отчета.

«Однажды, когда мы обедали, он (разведчик — *Примеч. авт.*) *снова появился. Была трехслойная облачность. Он появился без мотора — планировал. Вошел в облака, вышел и опять в облака. Нас вылетело сразу 4 самолета* (С. Денисов, П. Путивко, П. Акуленко и С. Черных, время вылета 13.10. — *Примеч. авт.*). *Взлетели — нет его. Я хотел развернуться влево. В это время с земли мне машет техник шапкой и показывает вправо. Я посмотрел и увидел его, он шел мне навстречу. Я под ним развернулся. Он пошел в облака на Гвадалахару, я за ним».*

«Не спуская с него глаз, я развернулся за ним и начал набирать под ним высоту. Когда я набрал 3 500 м, он ушел в облачность, имея небольшой крен вправо. Я решил идти за ним тоже с небольшим креном.

Когда я пробил облачность, его не оказалось. Выше был еще один слой, который я пробил, но и здесь противника не оказалось. Пробив третий слой облачности и не обнаружив разведчика, я решил немедленно идти обратно.

Когда я пробил первый сверху слой облачности, я увидел слева от себя полосу разреженного воздуха от прохода самолета. Решив, что это мог быть только разведчик, я сделал боевой разворот, чтобы его нагнать. Сейчас же после разворота увидел его метрах в 200 впереди себя.

Перешел в атаку сверху и сзади. По мне был открыт огонь, но я, прикрывшись своим мотором, выпустил по противнику несколько очередей. После этого я перешел под разведчика, откуда с близкой дистанции и вел огонь.

После 4-х атак огонь летнаба прекратился. Решив, что летнаб убит, я подошел сзади почти вплотную. Окончательно убедившись, что летнаб убит, я начал вести огонь и видел, как мои пули горели на плоскостях и фюзеляже разведчика, но он не падал, так как, очевидно, не был убит летчик.

После пятой атаки самолет начал пикировать, но я не отставал от него. Пробив все слои облачности, он стал делать горки и перевороты. Таким путем он снизился до 800 м».

«Только он пробил облачность, взлетел И-15, погнался за ним, но отстал (в 13.50 на помощь была поднята дежурная пара И-15: И. Копец и А. Лакалье. — *Примеч. авт.*). *Я выскочил из облаков за ним метров на 600, он снизился и уходил разными фигурами. После этого с нашего аэродрома еще взлетели самолеты. Когда он вышел из облаков и начал делать петлю, его догнал И-15, мы его прижимали к И-15. Тогда он пошел на пикирование и скрылся. Потом его нашли разбитым»* [12, 62].

По дневнику боевых действий, этот «хейнкель» упал и сгорел на республиканской территории. Летчики И-15 полностью отдают победу пилоту И-16*.

* В журнале боевых действий группы, победа была ошибочно записана С. Денисову.

14 декабря

ЦФ. Плохая погода. И-15, как и в большинство предшествующих дней, вообще не летали, из группы И-16 только одно звено летало на разведку.

15 декабря

ЦФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

ЮФ. В порту города Малага села летающая лодка Dornier Wal с опознавательными знаками националистов, которая должна была сопровождать пароход, шедший из Сеуты в Алхесирас. Второй летчик и механик убили командира экипажа и перелетели к республиканцам.

16 декабря

ЦФ. СБ и ССС из-за тумана не летали.

В 13.30 у Мадрида начался воздушный бой. Все республиканские истребители, которым удалось подняться в воздух (22 И-16 и 14 И-15), смогли перехватить две группы бомбардировщиков по 10 и 20 машин, прикрытых 25 истребителями. В результате противник недосчитался 4 He 51 и 1 «фиата». Два «хейнкеля» упали в нейтральной зоне около Мадрида, остальные, как сказано в документах, «возле Мадрида». Был подбит и один «юнкерс». Загоревшись, он совершил посадку на своей территории. Из сброшенных бомбардировщиками бомб только три упали на республиканской территории, остальные весьма точно накрыли свои войска, причинив им, по показаниям перебежчиков, существенные потери.

Республиканцы потерь не понесли, хотя командир 1.J/88 капитан Вернер Пальм (Werner Palm) претендует на победу над И-16. Пилоты И-16 заявили о сбитии звеном Денисова (в составе Путивко и Черных) «юнкерса» и 4 «хейнкелей» (2 — Колесников и по одному — Денисов и Дубков). Пилоты И-15 считают, что сбили 2 самолета.

ЮФ. Франкистские бомбардировщики нанесли удар по позициям республиканцев у Боадилья-дель-Монте.

17 декабря

ЦФ. Плохая погода — туман. Единственный вылет произвел Павел Рычагов, пытаясь перехватить самолет по звуку мотора. Безрезультатно.

4 СБ бомбили фабрику взрывчатых веществ в Сабиньянито.

18 декабря

ЦФ. СБ совершили 10 боевых вылетов, из них 2 — на разведку в районе Кордовы, 5 — на бомбардировку мятежников возле Хетафе и 3 — на бомбардировку аэродрома Саламанка (самолетов там не оказалась, и бомбы сбросили на ж.-д. станцию Саламанка). При возвращении у одного самолета отказал двигатель, но летчик благополучно посадил СБ в Валенсии.

Звено И-16 летало на разведку.

19 декабря

ЦФ. 18 ССС под прикрытием истребителей совершили вылет против частей противника, расположенных в районе Боадильи и Вильявимосы. От огня с земли почти все штурмовики получили пробоины. У двух машин оказались пробиты радиаторы моторов, из которых вытекла вся вода, оба самолета сели вынужденно на линии фронта. У одного самолета сгорел мотор, второй *«на посадке подломался»*. Экипажи (летчик Игнатий Солдатенко, летнаб Петр Жарский и второй экипаж под командой летчика Ивана Кузь-

кина) не пострадали. Одна из этих машин, скорее всего, была потеряна безвозвратно.

Потери, понесенные штурмовиками в этот день, вынуждали искать иную тактику их применения. Было решено перевести Р-5 ССС на ночную работу. Тренировки начались в ночь на 20-е, при этом один ССС произвел вынужденную посадку в районе Куенки, самолет был «подломан», экипаж (летчик Петр Зимовец и летнаб Владимир Мачаидзе) не пострадал.

4 СБ совершили вылет на бомбардировку частей противника в районе Приего-де-Кордова (72 км ю.-в. Кордовы). СБ сделали также три вылета на разведку.

Авиация противника действовала более активно. В дневнике боевых действий имеется такая запись: *«Авиация мятежников своей численностью парализует действия правительственных частей, так как для отражения правительственной авиации недостаточно».*

20 декабря

ЦФ Противник, действуя группами по 3—4 бомбардировщика, смог безнаказанно нанести четыре удара по республиканским войскам.

По зарубежным данным, в этот день итальянцы, применив в бою новую тактику, добились серьезных успехов: 3 группы, по 5 «фиатов» в каждой, «этажеркой» подошли к Мадриду. Появившаяся четверка И-16 попыталась атаковать среднюю пятерку, но была перехвачена верхней группой, которая сбила 3 И-16.

По советским документам, в этот день республиканские истребители произвели два вылета. 14 И-15 патрулируя и разбрасывая листовки, видели и пытались атаковать 16 истребителей противника, но последние боя не приняли. 7 И-16 вылетали в район Посуэло против «юнкерсов», но самолетов противника не обнаружили. Республиканские истребители потерь в декабре на Центральном фронте не имели.

В этот день была отмечена усилившаяся ПВО франкистов и сделан вывод, что сильная ПВО организована немцами.

8 СБ совершили вылет на бомбардировку ж.-д. станции Мерида.

Для участия в предстоящей теруэльской операции на АФ республиканцы выделили 4 Potez 54, 8 Breguet XIX и 3 Nieuport 52.

21 декабря

СБ совершили 9 вылетов на бомбардировку частей националистов. Звено И-16 вылетало на разведку.

Трехнедельное участие штурмовиков в боях позволило сделать серьезные выводы: *«установлена непригодность «Р-5» и «ССС» для штурмовых действий в современной войне. При наличии отличного вооружения эти самолеты имеют малую скорость и абсолютную незащищенность радиаторов и бензобаков»* [61]. Экипажи штурмовиков в это временно интенсивно продолжали ночные тренировки.

22 декабря

ЦФ СБ совершили 4 вылета на разведку и бомбардировку. Звено И-16 на мадридском участке фронта летало на разведку. 6 И-16, вылетавшие на прикрытие, встретились с 6 He 51. Единственная победа в последовавшем бою была одержана Иваном Хованским. Сбитый им «хейнкель» упал в районе Хетафе.

АФ Два «фиата» были сбиты, когда пытались атаковать республиканские «потезы», охраняемые истребителями. Итальянцы заявили о сбитом «потезе» и И-16. По отечественным документам, республиканцы потерь не имели.

23 декабря

ЦФ. Звено И-16 вылетало на разведку.

3 «юнкерса» в сопровождении истребителей бомбили республиканские войска в районе Мадрида.

На этот день в исправном состоянии было только 14 СБ, которые совершили 1 вылет на разведку и 3 на бомбардировку.

ЮФ. 6 штурмовиков и 2 истребителя наносили удары по наземным частям националистов.

24 декабря

ЦФ. В ночь на 24-е ССС приступили к работе. Три раза за ночь подвергались бомбардировке франкистские войска, расположенные возле Мадрида в районах Карабанчель-Альто, Карабанчель-Бахо и Кампаменто милитар. Тактика была следующей: над Мадридом штурмовики набирали высоту 3000 м и с приглушенными моторами планировали на позиции националистов. После сброса бомб — уход на полном газу.

Звено И-16 С. Черных вылетало на разведку, звено А. Морозова перелетело в Альбасете.

25 декабря

ЦФ. СБ совершили 6 вылетов на бомбометание и несколько на разведку. И-15 и И-16 так же летали на разведку.

Звенья И-16 Морозова и Хара начали перебазирование на теруэльский участок, перелетев в этот день из Альбасете в Валенсию.

26 декабря

ЦФ. В ночь на 26-е 9 штурмовиков совершили боевые вылеты. Звено И-15 и звено И-16 летали на разведку. Звено И-15 Ивана Копца перелетело в Альбасете и после дозаправки в Барселону.

АФ. Иностранные источники отмечают безрезультатный воздушный бой между республиканскими И-15, прикрывавшими «потезы», и националистскими Не 51. После боя «хейнкель», управлявшийся Рамоном Сенрой Альваресом (Ramon Senra Alvarez), скапотировал на аэродроме.

В советских документах делался анализ боевой деятельности республиканских истребителей: *«Как правило, после первой и редко после второй групповой атаки строй самолетов рассыпается. В воздухе остаются одиночные самолеты, парами и редко звеньями. Это происходит у немецких истребителей и у правительственных. В этих случаях небольшие группы самолетов (по 2 и 3 самолета) атакуют одиночные самолеты и сбивают их... Правительственные самолеты применяют следующий тактический прием: сразу после атаки каждый самолет пристраивается к первому увиденному им своему самолету, быстро создавая звенья»* [61]. Поскольку в боях случалось, что командиры отрядов (эскадрилий) пристраивались к рядовым летчикам, делался вывод об обучении всех пилотов-истребителей в качестве ведущих.

27 декабря

АФ. Основные события в этот день развернулись на теруэльском направлении, куда уже успели перелететь два звена И-16, несмотря на туман и низкую облачность. Обе стороны сделали несколько вылетов на бомбардировку наземных войск.

В первом вылете два звена И-16, ведомые Андреем Морозовым, сопровождали 2 Potez 54 в районе Теруэля. Чувствуя себя в безопасности, бомбардировщики, «летавшие со скоростью велосипеда», выполнили несколько заходов на цель. После очередной атаки они обнаружили, что вместо республиканских истребителей вокруг них крутятся 4 истребителя противника. Один из советских истребителей под псевдонимом «П» (вероятно, Павел Поляков) вспоминал: *«У нас с бомбардировщиками была договоренность сделать при бомбометании не больше двух заходов. Но когда прилетели к цели, то бомбардировщики сделали 5 заходов; в результате этого мы отошли от них в сторону, давая тем самым знать бомбардировщикам, что бомбометание пора кончать. Бомбардировщики этого не выполнили и как результат, подверглись атаке 4-х самолетов «фиат». У одного из наших бомбардировщиков загорелся левый мотор, и он вынужден был сесть. Увидев эту картину, мы бросились в атаку на «фиаты» и сбили двух из них; два успели уйти в облака»* [62].

К сказанному необходимо добавить, что экипаж «потеза», совершившего вынужденную посадку, получил ранения. Республиканские истребители смогли установить аэродром, на который ушли их противники. В этом бою был сбит националистский He 51, пилот Альфредо Ариха Валенсуэла (Alfredo Arija Valenzuela) погиб.

Спустя некоторое время 1 «потез» и 6 Breguet XIX в сопровождении И-16 сделали еще один вылет, во время которого повредили 4 истребителя на аэродроме Каудете.

ЦФ. Звено И-15 и звено И-16 летали на разведку, 6 И-16 и 8 И-15 поднимались на перехват, но противника не встретили.

28 декабря

ЦФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

АФ. В документах приводится противоречивая информация: по дневнику боевых действий — в районе Теруэля республиканские истребители сбили 3 «юнкерса», а по журналу боевых действий группы И-16 — 6 истребителей вылетали на патрулирование этого участка фронта, но встреч с противником не было.

29 декабря

ЦФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

АФ. 6 И-16 сопровождали 1 Potez 54 и 6 Breguet XIX.

30 декабря

ЦФ. Плохая погода. Авиация обеих сторон не летала.

ЮФ. 2 СБ бомбили войска мятежников через «окна» в облаках.

АФ. 3 СБ вылетали на бомбардировку, но из-за плохой погоды не смогли нанести удар по основной цели и сбросили бомбы на запасную.

31 декабря

ЦФ. Плохая погода. И-15 вылетали на разведку.

АФ. Плохая погода. Вылетали на боевые задания только 3 СБ.

5. ПЛАНЫ РЕСПУБЛИКАНСКОГО КОМАНДОВАНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ

Согласно сохранившимся документам, на рубеже 1936 – 1937 гг. республиканское руководство разрабатывало стратегические планы развития военной авиации. Хотя в большинстве эти планы не были реализованы, они оказали существенное влияние ситуацию в ВВС.

По докладам советников Свешникова, Бергольца и инженера Стоклицкого эти планы выглядели следующим образом.

Советник Бергольц, из доклада от 1.02.37 г. [12]:

«По состоянию на середину января республиканцы располагают примерно 180 боевыми самолетами, включая 30 устаревших и только что прибывшую партию из 60 И-15, у противника 80—90 бомбардировщиков, 100—120 истребителей и около 30 многоцелевых двухместных самолетов. Для исправления неравенства республиканское правительство решило довести численность своей авиации примерно до 500 самолетов.

Подсчеты, произведенные в министерстве авиации при моем участии, вылились в следующую потребность в самолетах для испанской армии:

1. Бомбардировщиков дальнего действия (многомоторных) – 2 группы по 31 сам. в строю (без резерва) для центра и 10 сам. для севера, всего ..... 72 сам.
2. Истребителей – 84 сам. в строю (без резерва) для центра и 25 сам. для севера, всего .....109 сам.
3. Легких бомбардировщиков для центра..... 93 сам.
4. Разведчиков для центра и флота 70 сам., для севера 10 сам., всего .....80 сам.

Примечание: Из расчета 3 отряда для побережья, 1 отряд для севера и 4 отряда для: Каталонии – 1, Центр. фронта – 1, Южн. фронта – 1, главн. командов. –1.

5. Морских разведчиков дальнего действия 2 отряда .....20 сам.
6. Морских бомбардировщиков:
1 отряд – 10 сам. для севера
2 отряда – 21 сам. для Средиземного моря
всего – 31 сам.
Итого потребность составляет 405 самолетов.

Если прибавить сюда 25% постоянного резерва для пополнения текущей убыли независимо от регулярного пополнения, то потребность состоит – около 500 самолетов разных систем».

«Эту потребность, которая только-только обеспечивает нужды фронта, намечено удовлетворить за счет покупок за границей, поступления из Союза и за счет собственной промышленности, которую решено спешно восстанавливать и развивать.

В результате всех усилий, которые были предприняты нами, представителями братских компартий и испанским правительством, наметились следующие покупки:

Тип самолета	Количество		Страна
Бомбардировщик	«Потез-54»	50	Франция
Истребитель	«ПЗЛ 11»	29	Польша
Истребитель	«Коолховен 51»	16	Голландия
Истребитель	«Коолховен 52»	16	Голландия
Истребитель	«Гурду»	15	Франция
Истребитель	«Фьюри»	50	Англия
Истребитель	«Фоккер Д 21»	60	Голландия
	«Авиа»	24	Чехословакия
	«Летов»	24	Чехословакия
	«Белланко»	16	США
	«Локхид»	7	США
	«Дельта»	3	США
Всего		310	

Почти за все указанное количество самолетов деньги уже уплачены, однако поступлений до сих пор почти нет».

Инженер Стоклицкий, из доклада «Авиапромышленность» от 22.5.37 г. [63]:

«В декабре 1936 г. — январе 1937 г. были решены следующие вопросы.

1. Достройка 75 моторов Испано 12-Х на заводе Испано-Суиза.

2. Постройка 150 моторов Испано 12-У на заводе Испано-Суиза (без лицензии).

3. Достройка 150 моторов Вальтер на заводе Олесальдо, для учебных самолетов.

4. Постройка 150 моторов Райт-Циклон Ф.3 на заводе Олесальдо (без лицензии).

5. Постройка 100 истребителей И-15 на заводе Реус (по нашим чертежам).

6. Постройка истребителей «Фоккер Д-21» на заводе Аиса (по лицензии).

7. Постройка разведчика «Фоккер С-10» на заводе Испано (по лицензии).

8. Постройка 4—5 самолетов «марсель-«блох» в Мурсии из частей, закупленных во Франции.

9. Постройка 25 «бреге» в Реусе.

10. Постройка около 50 учебных самолетов на фабриках Аиса и Испано».

В докладе отмечается, что для безлицензионного производства моторов чертежи выполняются с натуры и начало выпуска продукции стоит ожидать в лучшем случае к концу 1937 г.

Заводы, намеченные для выпуска «фоккеров», должны были выполнить ранее размещенные на них заказы и достроить: Аиса — 23 авиетки, Испано — 20 учебных Hispano E-30. Кроме этого, завод Испано выполнял ремонт Р-Зетов и «ньюпоров». Вследствие этих причин запуск в производство голландских конструкций сильно задерживался. В докладе Стоклицкий даже не рискнул дать прогнозы о сроках выхода этих самолетов.

Marcel-Bloch 210, по прогнозам Стоклицкого, должны были быть построены не ранее конца 1937 г.

Советник Свешников, из доклада (доклад сделан весной 1937 г.) [4]:

Куплено: лицензия на производство Fokker C.X (сотрудниками РУ РККА за 20 тыс. фунтов стерлингов), 40 Potez 54, из них 20 с мотором

Hispano Suiza и 20 с мотором Lorraine Dietrich (ожидают погрузки в Марселе), 30 полностью оснащенных и вооруженных Dewoitine D.37 и 30 истребителей Hawker Fury. Прибыло 2 Marcel-Bloch 210.

Бросается в глаза отсутствие среди намеченной для покупки техники самолетов советских типов. Удивительно, что при таком «прохладном» отношении к советским самолетам, для лицензионного производства республиканцы выбрали И-15, а еще 60 этих истребителей были закуплены и в декабре 1936 г. — январе 1937 г. доставлены в Испанию. Причем в Испании с еще довоенных времен имелась лицензия на производство истребителя «хаукер фьюри».

Неясно, как намечалось обеспечить закупаемые самолеты многочисленным летно-техническим составом. Скорее всего, ставка делалась на советских специалистов, ибо в противном случае в первые месяцы 1937 г. в Испанию прибыло бы значительное число авиаторов-волонтеров и наемников из других стран, чего на самом деле не произошло*.

Страны западной демократии мало чем помогли республиканской Испании. Из вышеуказанного списка в Испанию весной 1937 г. частично попали только Koolhoven FK-51, Gourdou-Leseurre GL-32, Aero A-101 (Авиа), Letov S-231, BELLANCA 28-90, Lockheed 5 VEGA, 8 SIRIUS и 9 ORION, Northrop Delta. Кроме указанных машин, часть которых во время пути следования была перехвачена противником, к республиканцам попали в начале 1937 г. 2 Marcel-Bloch 210 и 1 Breguet 462. Ни одна из партий самолетов, способных серьезно повлиять на обстановку в воздухе, в Испанию так и не прибыла, и неизвестно, были ли возвращены Республике уплаченные за них деньги.

Чувствуя, что время уходит, а техника не поступает, республиканцы в феврале решились на закупку 31 Р-Зет. Но других самолетов у Советского Союза пока не приобретали, видимо ожидая получения самолетов из Франции, Англии и Голландии.

В апреле 1937 г. республиканцы поняли, что ждать им больше нечего, и решились вернуться к закупкам советской техники.

Не пошло дело и с развертыванием намеченных к серийному производству Fokker C.X и Fokker D.XXI. Их производство все же было подготовлено, но только к лету 1938 г., однако в создавшихся к тому моменту условиях (главное — катастрофическая нехватка двигателей) необходимость в выпуске данных машин пропала.

4 Marcel-Bloch 210, по иностранным данным, были собраны и использовались для ночных бомбардировок.

Сорванные планы по развитию республиканских ВВС серьезным образом отразились на ходе Гражданской войны.

* Новые советские летчики в течение февраля — апреля 1937 г. также не прибыли, но они в отличие от иностранных коллег всегда находились «под ружьем» и по первому зову могли оперативно и организованно прибыть в Испанию.

Боевые действия в центральной Испании с января по октябрь 1937 г.



6. БОИ ПОД МАДРИДОМ И В АНДАЛУСИИ (январь 1937 г.)

3 января 1937 г. возобновилось наступление националистов на Мадрид. 7 января пали населенные пункты Посуэло-де-Аларкон и Умера. Противнику удалось достичь тактических успехов, но 15 января выдохлось и это наступление. 14 января началось наступление франкистов на Южном фронте в направлении Малаги — крупного порта и столицы провинции в Андалусии. Республиканских войск на юге было мало, и к концу месяца испанцам-националистам удалось приблизиться к городу.

В январе в Испанию прибыла новая группа советских летчиков-истребителей. В середине месяца из СССР поступило 30 самолетов И-15.

Таблица 10

Состав группы советских летчиков-истребителей, прибывших в Испанию в январе 1937 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Артамонов И. М.	С/л 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	26.07.37 г.	
2	Л-т Бальцев Б. И.	И/вдс 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	26.07.37 г.	
3	Л-т Беляков К. Д.	К/з 11 иаэ ЛВО	07.09.37 г.	
4	Ст. л-т Бондаренко Н. И.	К/з 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	02.07.37 г.	
5	Л-т Виноградов Н. С.	К/з 12 иаэ ЛВО	13.08.37 г.	
6	Л-т Владимиров Ф. В.	М/л 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	26.07.37 г.	
7	Л-т Головнев П. Ф.	М/л 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	05.08.37 г.	
8	Л-т Данилов С. П.	К/з 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	26.07.37 г.	
9	Л-т Зайцев А. А.	Л-к 12 иаэ ЛВО	14.08.37 г.	
10	К-н Зоценко В. М.	К/о 121 иаэ 65 иаб ЗакВО		Погиб в в/б 02.06.37 г.
11	Ст. л-т Зыканов И. А.	К/о 121 иаэ 65 иаб ЗакВО	26.07.37 г.	
12	Л-т Ильин С. Г.	Л-к 120 иаэ ЗакВО	26.07.37 г.	По ранению
13	Ст. л-т Мосейко А. М.	К/о 108 иаэ ТОФ		Погиб в в/б 14.06.37 г.
14	Ст. л-т Осадчий А. П.*	Врио к-ра 65 иаэ КВО	26.07.37 г.	
15	Л-т Павлюк И. А.	М/л 120 иаэ ЗакВО	26.07.37 г.	

* Прибыл в Испанию под фамилией Казаков, в иностранной литературе он фигурирует именно под этой фамилией.

Окончание табл.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
16	Л-т Пузейкин В. В.	К/з 11 иаэ ЛВО	7.09.37 г.	
17	Л-т Русак Л. Д.	К/з 120 иаэ ЗакВО	27.08.37 г.	По ранению
18	Л-т Семенов С. И.	К/з 121 иаэ 65 иаб	2.07.37 г.	
19	Л-т Сорокин Л.И.	К/з 2 иаэ КВО	27.08.37 г.	
20	Ст. л-т Третьяков А. В.	К/о120 иаэ ЗакВО	26.07.37 г.	
21	Л-т Угроватов П. В.	К/з 120 иаэ ЗакВО	7.04.37 г.	По ранению
22	Ухов В. П.	К/о 8-й школы пилотов КВО	13.09.37 г.	
23	Л-т Хомяков В. И.	К/з 120 иаэ ЗакВО	26.07.37 г.	

Летчики добирались до Испании через Францию небольшими группами и прибывали в страну в разное время. Из вновь прибывших летчиков была сформирована новая эскадрилья И-15 под командованием Василия Зоценко. Александр Осадчий сменил командира, а Владимир Пузейкин, Александр Зайцев и, возможно, еще несколько прибывших сменили других летчиков эскадрильи П. Рычагова, возвратившихся на родину. Несколько новых летчиков направили в группу (эскадрилью) И-16. Позже на «ишачки» с И-15 были переведены Пузейкин, Зайцев и два американских летчика. Осадчий ушел на повышение — был назначен заместителем советника командующего республиканской истребительной авиацией. В это же время была сформирована новая эскадрилья И-15 под командой Андеса Лакалье, укомплектованная только испанскими и американскими летчиками.

Таблица II

Состояние республиканской авиации на 7 января 1937 г. (по данным советника А. Бергольца) [12]

Подразделение, командир	Эскадрильи и их командиры	Самолеты			Летный состав	
		Было	Потери	Имеется *	Потери **	Имеется ***
12-я группа, Златоцветов А.	1-я СБ, Шахт Э. 2-я СБ, Хользунов В	30	11****	16/3	10/9	Летчики 10/3, Штурманы 10/7, Стрелки 6/12
15-я группа, Гусев К.	Три эск. Р-5 ССС	31	7	24/0	7/0	Летчики 20/5/2/1 Штурманы 21/7/1/1
Истребительная группа, Пумпур П.	Эск. И-15, Рычагов П.	25	10	15/0	6/2	11/5
	Эск. И-16, Колесников К.	31	5	23/3	5/0	26/0
Сводная группа	Испанская эск. 6 Ni.52, 8 «Бреге XIX», французская эск. «Эспанья» 4 «Потез-54»				1/?	
Эскадрилья АФ	2 Ni.52, 7 «Бреге XIX»					
Группа СФ	Эск. И-15, Баранчук К.	15	4	?	0/1	10/?

* В числителе в строю, в знаменателе в ремонте.

** Погибшие и попавшие в плен, в числителе советские авиаторы, в знаменателе испанские.

*** В числителе советские авиаторы, в знаменателе испанские, для Р-5 ССС через дробь соответственно советские, испанские, чехословацкие и американские авиаторы.

**** В том числе 2 СБ, разбитые в авариях, которые позже были восстановлены.

Противник, по данным Бергольца, имел 210—240 боевых самолетов: 80—90 бомбардировщиков, 100—120 истребителей и около 30 многоцелевых двухместных машин.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

1 января

ЦФ. И-15 совершили 2 вылета на штурмовку войск противника в районе Сигуэнсы. Было выпущено 15 тысяч патронов и сброшено 72 бомбы.

АФ. 6 И-16 сопровождали «потезы» и «бреге» в налетах на националистов в районе Теруэля.

ЮФ. 6 СБ летали на бомбардировку.

Националисты активно действовали только на Южном фронте, совершив там несколько вылетов против республиканских войск.

2 января

Погода в основном была нелетной. На Центральном и Арагонском фронтах противника в воздухе почти не было, на Южном фронте противник летал весьма активно.

АФ. 6 И-16 сопровождали 1 «потез» и 6 «бреге» в налете на позиции националистов в районе Теруэля. Были встречены 4 «хейнкеля», но они от воздушного боя уклонились.

ЮФ. СБ парами четыре раза вылетали на бомбардировку. В трех вылетах бомбардировщики сталкивались с истребителями противника. В первом случае это были 2 «хейнкеля», от которых СБ ушли, во втором — 1 «хейнкель», который ушел сам, когда по нему открыли огонь стрелки. В третьем случае было 8 «хейнкелей», которым все же удалось атаковать бомбардировщики. Атака не принесла успеха противнику, стрелок Кондрашев подбил один истребитель.

Противник продолжал активно бомбить на Южном фронте. В Альбасете погибло 6 мирных граждан, в Малаге погиб командир бригады подводных лодок. Вечером на аэродром Санта-Крус для действия на ЮФ перелетели 10 И-15 и 9 Р-5 ССС.

3 января

ЦФ. Плохая погода. И-15 на боевые задания не летали. И-16 сделали 3 вылета на перехват. В первом из них встречи не было, но второй и третий вылеты сопровождались воздушными боями.

Первый бой в своих отчетах описал Константин Колесников: *«3.1 в 14.00, прилетев по вызову наблюдательного пункта в район Посуэло, увидел уже уходивших на свою территорию «капрони»; догонять их не было никакого смысла. Походив 15 минут и не видя противника, уже решил идти домой, как вдруг заметил звено «хейнкелей», ходивших над местом сброшенных с «капрони» бомб; «хейнкели» летали на одинаковой с нами высоте, т. е. на 2000 м. Принял решение дать им бой; я летел во главе звена, а сзади меня на дистанции 200—300 м летело второе звено. Пошел на сближение лоб в лоб. Когда дистанция была примерно 200—250 м — открыл огонь. Противник не выдержал дальнейшего сближения и сделал резкий разворот влево с намерением не принимать боя и уйти; этим маневром они помешали мне вести огонь им в лоб, но зато подставили свой хвост; веером резко снижаясь и все время делая змейку, самолеты противника стали уходить на свою территорию. Догнать их особого труда не составило. Мы преследовали их до самой земли, все время обстреливая; в результате два «хейнкеля» загорелось, а третий налетел на бугор. Все звено было уничтожено»* [62].

На самом деле это оказались не «хейнкели», а Romeo 37, из которых националисты признали потерю одного самолета с бортовым номером 12 • 14. Экипаж — Луис Мунос Кабаллеро (Luis Munoz Caballero) и Антонио Гримальди Саука (Antonio Grimaldi Sauca) — погиб.

Вторым звеном, участвовавшим в бою, было звено Тарасова, на него и были записаны победы. Всего в этом вылете участвовало 15 И-16.

Второй бой произошел с 15.40 до 16.25, когда на перехват поднялись 12 И-16. Однако в бою участвовало только задержавшееся на взлете звено Сергея Черных. На пути к району прикрытия И-16 встретили 14 истребителей противника, имевших преимущество по высоте, — Черных решил отвлечь их от Мадрида. Уведя противника на 15—20 км в сторону, он развернул звено и пошел обратно. В этот момент он увидел бомбардировщики — 2 «Савойи-81». В последовавшей атаке один бомбардировщик *«накренился влево, и слева кабины вырвался черный дым и пламя, вслед за этим самолет перешел в пике, весь объятый пламенем».* Второй бомбардировщик, по отчету Черных, почему-то стал штопорить, хотя они его и не атаковали. Проконтролировать результаты атаки не удалось — в этот момент подоспели 14 гнавшихся за И-16 истребителей противника, от которых советские летчики смогли благополучно оторваться. Сбитый бомбардировщик был найден на республиканской территории и через два дня детально осмотрен. По иностранным данным, в этот день из боевого вылета не вернулся SM.81 (21 • 5) капитана Хоакина Тассо Искиердо (Joaquin Tasso Izquierdo) из националистской группы 1-Е-21. По журналу группы И-16, в этом бою было сбито 2 «Савойи-81», один — звеном Черных и второй — звеном Акуленко, хотя запись о последней победе, вероятно, ошибочная.

ЮФ. В районе Бухалансе 2 «хейнкеля», подкравшись снизу, сбили 2 вылетевших на разведку СБ. Экипаж одного из них (летчик болгарин Пикар Иванович Иванов, штурман Владимир Никифорович Зотов и стрелок-испанец) разбился при вынужденной посадке в горах. Второй самолет получил до 30 пробоин и произвел вынужденную посадку, при которой загорелся. Летчик Ананиас Санхуан Алонсо остался жив, а штурман Гонсалес (Gonzales) и стрелок Руэда (Rueda) погибли. Причина происшедшего ни у кого из летчиков-бомбардировщиков сомнений не вызвала: *«Причина гибели «СБ» заключается главным образом в том, что у них низ слепой».*

4 января

ЦФ. Авиация националистов господствовала на мадридском участке фронта. Противник совершил два налета на Мадрид. В первом приняли участие 3 легких бомбардировщика и 14 истребителей, во втором — 15 тяжелых бомбардировщиков и 24 истребителя. Первый раз на перехват поднимались 6 И-16, во второй — 15 И-16. В первом случае воздушного боя не произошло, самолеты националистов успели сделать свое дело и уйти, а во втором — был бой. Однако потерь противнику республиканские истребители нанести не смогли, но И-16 вернулись с пробоинами. Было принято решение о возвращении авиации, переброшенной ранее на юг и в Арагон, обратно к Мадриду.

На СБ проводили осмотр и обслуживание матчасти.

ЮФ. 9 ССС и 10 истребителей произвели 2 штурмовки националистов.

5 января

ЦФ. На аэродром Алкала, с Южного фронта вернулись 10 И-15, также на ЦФ вернулись все 9 Р-5 ССС. Звенья И-16 А. Морозова и П. Хары из-под Теруэля перелетели в Альбасете.

6 января

ЦФ. Главные события дня развернулись над Мадридом с 12.00 до 12.40 во время второго вылета республиканских истребителей по трево-

ге. В первом вылете И-16 перехватили 14 «юнкерсов» под прикрытием 20—22 «хейнкелей» и заставили бомбардировщики противника развернуться на обратный курс. Вскоре на помощь «ишачкам» подоспели И-15. В дневнике боевых действий указано общее количество советских истребителей — 24, но командиры эскадрилий сообщают другие цифры. Командир истребительной группы «Т. К.» (к сожалению, определить его не удалось) написал, что было 15 И-16 и 10 И-15, командир эскадрильи И-15 (Рычагов) отмечал, что к месту боя он привел 14 И-15: *«Не рассчитывая их* (бомбардировщики противника. — *Примеч. авт.*) *догнать (моя скорость 300 км, а противника — 280 км), я решил принять участие в происходившем бою И-16»* [62].

Подробности боя, как и в большинстве случаев, остались неизвестны. Но об итогах мы кое-что знаем. С республиканской стороны погибли Иван Хованский (его И-16 на высоте 100 м столкнулся с самолетом противника) и пилот И-15 Хесус Гарсия Уэргидо. Обстоятельства его гибели остаются тайной. Известно, что, пикируя в погоне за «хейнкелем», его самолет врезался в землю.

Республиканцы заявили о 7 сбитых «хейнкелях» (И-16 — 3, И-15 — 4, в том числе командир эскадрильи И-15 лично один самолет сбил и один зажег). 4 вражеских истребителя упали на республиканскую территорию. Немцы, участвовавшие в этом бою, не заявив о победах, признали потерю 2 летчиков и самолетов из 3.J/88: от огня И-16 погибли фон Галлера (von Gallera) и Кнайдинг (Kneiding). Кто управлял еще двумя самолетами, упавшими на республиканскую территорию, — неизвестно.

Обе стороны, кроме этого боя, «обменялись» по крайней мере по одному бомбовому удару, а истребители вылетали на разведку и еще раз на перехват, но противник боя не принял.

Прибывшие из Германии в декабре 1936 г. прототипы истребителя Bf 109 были замечены республиканцами: *«Среди истребителей мятежников появился новый тип истребителя, данные которого уточняются»* [61].

Звено И-16 А. Морозова перелетело из Альбасете к Мадриду.

7 января

Ночью три звена ССС бомбили франкистов в пригородах Мадрида. Днем на бомбежку этого же района вылетали СБ, стрелками которых в районе Лас-Росас-де-Мадрид — Махадаонда был сбит один истребитель противника.

Сергей Черных сбил очередной Heinkel 70. По журналу группы И-16, с 14.10 до 14.30 четверо летчиков (С. Денисов, И. Кравченко, П. Путивко и С. Черных) вылетали на перехват появившегося в районе аэродрома разведчика. В итоге «..летчик Черных сбил «Хейнкель», производивший разведку»*. Хорошо известны воспоминания Георгия Захарова**, оказавшегося по каким-то причинам на аэродроме Алкала и ставшего свидетелем боя, — они почти полностью совпадают с упоминанием самого Черных об этом бое на встрече с Я. Алкснисом:

«ЧЕРНЫХ. Второй Хейнкель появился не очень давно. Два раза он приходил безнаказанно. На третий раз я его подбил. Он шел с Гвадалахары на высоте 2 500 м. Потом начал планировать. Я быстро сел в машину и пошел за ним. Он пошел на солнце. Взлетело еще 4 истребителя. Я поймал его и пошел за ним. Когда он заметил меня, он стал набирать высоту. Я делаю разгон горкой. Он делает доворот, я под него, он обратно, я опять под него. Над самым Мадридом я подошел метров на 800. Я заходил по прямой, делал горку и таким образом подобрался к нему метров на 200. Он не стрелял. Он начинает пикировать и планировать к себе. Дистанция 150 м. Я дал две очереди, он весь загорелся. Не успел я прилететь домой, мне говорят — машина сбита.

* Согласно дневнику боевых действий, победа была одержана при следующих обстоятельствах: «Правительственные истребители двумя звеньями вели разведку войск мятежников и аэродрома Торрихос (25 км сев.-зап. Толедо), во время которой летчик Черных сбил «Хейнкель», производивший разведку», а журнал группы И-16 результатом вылета на перехват одного разведчика подводит итог: «Сбиты 2 истреб. Хейнкеля Черныхом». Возможно, таким образом исправлялась ошибка, допущенная в записи от 13.12.36 г.

** Захаров называет по ошибке сбитый самолет «мессершмиттом», что не соответствует ни отечественным документам, ни зарубежным источникам.

АЛКСНИС. Это двухместная машина?
ЧЕРНЫХ. Да.
АЛКСНИС. А цвет?
ЧЕРНЫХ. Снизу серый, сверху белый, мотор черный и полоски черные на плоскостях. У (в смысле «W» или «обратная чайка». — *Примеч. авт.*) *образуется крыльями. Крылья низко расположены, моноплан»* [12].

И-15 в этот день дежурили на аэродроме. Команда на взлет отдавалась только один раз — 4 И-15 (звено Копца) должно было вылететь на перехват Не 70, однако этот разведчик уже был перехвачен летчиком Черных, и, возможно, звено не успело даже подняться в воздух.

Звено И-16 П. Хары перелетело из Альбасете к Мадриду.

ЮФ. СБ бомбили противника.

8 января

ЦФ. 22 И-16 и 14 И-15 с 9.40 до 10.25 вылетали по вызову и в районе Мадрида перехватили 11 «юнкерсов», прикрытых 22 истребителями. Пилоты И-16 произвели две атаки на бомбардировщики, и они ушли, не сбросив бомб. Истребители противника от воздушного боя уклонились.

В 11.30 5 «юнкерсов» и 15 истребителей бомбили республиканские части в районе Сигуэнсы.

3 И-15 и 3 И-16 вели разведку. 15 И-15 под прикрытием 8 И-16 штурмовали противника. 3 СБ летали на бомбардировку, у остальных — проверялась матчасть.

Противник активно бомбил республиканцев на Южном фронте и перешел на ночные бомбардировки аэродромов. С 19.00 до 22.00 15 бомбардировщиков бомбили Алкалу. Потери имелись только среди гражданского населения.

9 января

ЦФ. Ночью Р-5 ССС бомбили наземные части франкистов под Мадридом, а «юнкерсы» — Мадрид.

13 СБ летали на боевые задания, И-15 штурмовали противника.

С 13.40 до 14.15 22 И-16 и 14 И-15 вылетали на перехват 17 «юнкерсов» и 22 «хейнкелей». Воздушного боя не было. Звено И-16 С. Черных вылетало на разведку, но встретилось с 14 вражескими истребителями, которые не позволили выполнить задачу.

14 И-15 под прикрытием 8 И-16 штурмовали противника.

10 января

ЦФ. Плохая погода. С 10.20 до 10.55 8 «юнкерсов» под прикрытием 24 «хейнкелей» пытались бомбить Мадрид. На отражение вылетали 22 И-16 и 13 И-15, воздушного боя не было.

5 И-15 взлетали на перехват разведчика, который от преследования ушел в сторону солнца.

Ночью 4 «юнкерса» бомбили Мадрид, 6 «юнкерсов» — аэродром Кампо-Реаль.

ЮФ. Гидросамолеты противника бомбили Малагу.

11 января

ЦФ. Плохая погода, туман. Республиканская авиация не летала, противник ночью бомбил два аэродрома.

ЮФ. 3 СБ летали на бомбардировку кораблей, но найти их не смогли и бомбили запасную цель — ж.-д. станции Ронда и Боадилья. На посадке с одним бомбардировщиком произошла поломка — сломалась стойка шасси и погнулся винт.

12 января

Плохая погода. Обе стороны не летали.

13 января

Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

ЮФ. Днем 2 «хейнкеля» бомбили ж.-д. станции, а 3 «юнкерса» ночью — аэродром Кинтанар. На аэродроме потерь не было.

14 января

ЦФ. Плохая погода, туман. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

ЮФ. 3 СБ бомбили крейсера «Канариас» и «Сервера», поддерживавших высадку десанта и захват города Эскалоны. Одна из сброшенных бомбардировщиками 100-кг бомб попала в крейсер «Канариас». Эскалона захвачена франкистами.

Республиканское командование спланировало переброску на Северный фронт 6 СБ и 15 И-15.

15 января

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

ЮФ. 3 СБ нашли и безрезультатно бомбили крейсера мятежников. С этой же целью вылетало еще 6 СБ, но кораблей они не нашли.

16 января

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

АФ. 9 бомбардировщиков под прикрытием 7 «хейнкелей» бомбили республиканские части. 3 человека погибло и 23 ранено.

ЮФ. 2 СБ летали на бомбардировку кораблей противника, но найти их не удалось.

Республиканское командование решило перебросить на Южный фронт два звена истребителей и отряд штурмовиков.

17 января

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

АФ. Франкистские самолеты совершали разведывательные полеты.

ЮФ. СБ совершили 4 боевых вылета.

18 января

ЦФ. Плохая погода. Только звено И-16 П. Хары совершило вылет-разведку.

АФ. Самолеты авиации Франко совершали разведывательные полеты.

ЦФ. В Малагу для отражения наступления противника направлены 6 И-15 — звенья Ковалевского (ведомые Артемьев и Матюнин) и Ерлыкина (ведомые Кондрат и испанец «Карлос»)*.

19 января

ЦФ. На мадридском участке фронта И-16 четыре раза летали на разведку, 11 И-16 нанесли удар по наземным частям франкистов. Самолет Колесникова получил одну пробоину возле кабины. Авиация противника не летала.

* Согласно книге Емельяна Кондрата, в состав группы кроме него вошли Ковалевский, Матюнин, Мирошниченко и испанские летчики Квартеро, Галеро, Хименес. Командиром этой группы, вероятно, был Ерлыкин.

АФ. 2 СБ бомбили противника, а авиация националистов дважды (группами по 21 самолету) штурмовала республиканские войска.

ЮФ. 6 И-15 покинули раскисший из-за дождей аэродром в Малаге и перелетели на аэродром Велес-Малага с лучшими условиями базирования.

Франкисты совершали вылеты на бомбардировку.

20 января

ЦФ. На мадридском участке фронте 8 И-15 нанесли удар по наземным частям мятежников.

Три раза, в 9.45 (12 И-16 и 8 И-15), в 14.20 (6 И-16) и в 15.00 (13 И-16 и 7 И-15), правительственные самолеты вылетали на перехват противника. Воздушных боев не отмечено. Вероятно, во всех случаях националисты смогли выполнить свою задачу. Так, в одном из налетов, в котором участвовало 6 «юнкерсов», противник успел сбросить бомбы на республиканские части в районе Вальекас (6 км ю.-в. Мадрида) и уйти до появления И-16. Во время последнего налета группа из 21 «юнкерса» под прикрытием 30 истребителей направлялась к одной цели, но потом неожиданно изменила маршрут и, пока перехватчики республиканцев, прибыв в указанное место вызова, тщетно искали противника, беспрепятственно отбомбилась по Вальдеморильо (30 км с.-з. Мадрида).

ЮФ. 3 СБ летали на бомбардировку.

21 января

ЦФ. Плохая погода. На мадридском участке фронта утром появился разведчик, на его перехват взлетели 2 И-15 и 4 И-16. И-15 самолет противника догнать не смогли, из пилотов И-16 только Н. Баланов успел его обстрелять, прежде чем тот скрылся в облаках. 8 И-15 вылетали на патрулирование, но встречи с противником не произошло.

В строю находилось только 12 СБ, шесть из которых использовались на море против кораблей мятежников и для проводки своих кораблей, а шесть — на фронтах для разведывательных полетов и бомбардировок, в основном в местах прорыва противником республиканской обороны.

Произошла катастрофа. *«На самолете «И-15» № 9958 после опробования в воздухе на высоте 100 м на крутом развороте отлетела правая плоскость, в результате чего потерпел катастрофу полковник Сальников*. Самолет — разбит. Сальников — погиб. Катастрофа произошла ввиду наличия трещины в нижнем узле крепления несущей расчалки»* [61].

* Федор Алексеевич Сальников до командировки в Испанию был командиром и комиссаром 36-й иаб.

22 января

ЦФ. На мадридском участке фронта 4 звена ССС ночью бомбили франкистов, при возвращении 2 звена из-за потери ориентировки сели вне аэродрома на своей территории, один штурмовик при этом получил повреждения. Экипаж (летчик Михаил Майструк и штурман Алексей Горбатенко) получили ушибы.

11 И-15 один раз самостоятельно и один раз под прикрытием 13 И-16 наносили удары по противнику в районе Хетафе. Самолет одного из командиров эскадрильи получил одну пробоину от зенитного огня. На этом же участке сбросили бомбы и 4 СБ.

ЮФ. 4 СБ потопили небольшое судно франкистов в порту Кадис. 5 И-15 штурмовали наземные части, один из самолетов при этом получил 10 пробоин. Как происходили вылеты на штурмовку, описал Евгений Ерлыкин: *«В Альбасете я получил несколько коротеньких инструкций; остальное*

было представлено моей инициативе... Наиболее серьезным успехом я считаю атаку земных войск противника 25—26 января в районе Алхама — Лоха. Во время воздушной разведки на узкой горной дороге было обнаружено движение колонны до 200 больших грузовых автомобилей с провиантом, боеприпасами и снаряжением и 3—4 эскадронов конницы. Противник, как я решил, готовил удар в сторону Мотриля, для окружения Малаги. Поэтому, прекратив дальнейшее ведение разведки, я решил расстрелять всю эту группировку. При наличии 24 пулеметов и 19 000 патрон я имел явный перевес. Первая и вторая атаки были произведены по грузовикам. Вся колонна встала: люди побежали, несколько машин взорвались и загорелись. Все 4 пулемета, как и всегда, работали безотказно. Конница быстро спешилась и разбилась на 15—16 кучек, всадники спрятались за лошадей, мулов и ослов, этого только я и ждал. Первую атаку по коннице произвожу отвесным пикированием на полном газу, чтобы создать панику среди лошадей и гарантировать себя от огня противника; летчики следуют моему примеру. Производим 6—7 атак по коннице. Цели очень удобные и заметные. Люди и лошади ложатся, как трава из-под косы: бежать некуда — маленькая лощина. Вывожу самолет из пикирования на высоте 10—15 м — лишь бы не врезаться в горы. Ясно видны черные лица марокканцев, их одежда и большие глаза; ясно видно, как они пачками падают мертвыми. Среди лошадей произошла паника. Эффект хороший. Патроны все. Собираю группу и увожу ее на аэродром. Техники докладывают, что все машины имеют пробоины; один самолет сел на аэродром с остановленным винтом (был пробит бак). Этой атакой на целых 10 дней было приостановлено наступление»* [63].

* Так в документе. Правильнее считать, что это происходило 22—23 января.

АФ. 1 СБ сделал боевой вылет на разведку.

К этому моменту из 60 прибывших И-15 было собрано 40 и облетано 30 машин.

23 января

ЦФ. 11 И-15 под прикрытием 6 И-16 штурмовали франкистов в районе Хетафе. Огнем зенитной артиллерии был тяжело ранен командир звена И-16 Никифор Баланов**. Летчику удалось довести поврежденную машину до своего аэродрома, где он, не выпуская шасси, произвел вынужденную посадку и потерял сознание.

** По другим, не документальным, данным летчик был ранен в воздушном бою.

Звено И-16 летало на разведку.

ЮФ. В районе Малаги И-15 продолжали штурмовать мятежников, один самолет получил повреждения от огня с земли. 2 СБ из-за облаков бомбили Гренаду.

Республиканское командование спланировало перебросить на Южный фронт еще одну группу из 12 И-15, которая в этот день перелетела в Альбасете, а затем в Сан-Хавиер. Однако из-за испортившейся погоды истребители вынуждены были задержаться на несколько дней, а потом вернуться обратно.

24—31 января

Над всей Испанией стояла плохая погода.

Боевые вылеты противника в этот период вообще не зафиксированы.

На Южном фронте СБ три раза вылетали на бомбардировку, при этом 27 и 31 января тройки СБ вынуждены были возвращаться, не выполнив задания. 29 января паре СБ удалось сбросить бомбы. 28 и 30 января в Москву сведений никаких не поступало, возможно потому, что полетов не было.

29 января 12 И-15 из Сан-Хавиера благополучно перелетели в Альбасете.

В этот же день 4 «фиата» с итальянскими летчиками потеряли ориентировку из-за плохой погоды и сели на республиканской территории в районе Хаена и Андухара. Один «фиат» был разбит, управлявший им с-т Гиакомо Тромботто (Giacomo Trombotto) погиб. Два других самолета получили небольшие повреждения. Трое летчиков попали в плен. В иностранных источниках указываются противоречивые данные относительно фамилий этих летчиков. Позже некоторые советские летчики опробовали «фиаты» в воздухе, а некоторые (например, Георгий Захаров и Иван Копец) совершили полеты на разведку противника.

31 января в районе Андухара итальянцами при сходных обстоятельствах была потеряна еще одна машина. «Фиат» при посадке был разбит, летчик попал в плен. Иностранные источники никак этот эпизод не комментируют, и не упоминается даже имя этого итальянца. В отечественных документах сохранились показания Эдуардо Семпре Бене, 1914 года рождения, уроженца Флоренции.

7. ПОТЕРЯ МАЛАГИ И СРАЖЕНИЕ НА РЕКЕ ХАРАМЕ (февраль 1937 г.)

Согласно документам, в феврале в Испанию прибыл один летчик-истребитель — л-т Виктор Кузнецов, командир звена 34-й иаэ КВО*.

В этом же месяце прибыли первые 31 самолет P-Z (зет), из которых началось формирование 20 группы (2 эскадрильи). Летный состав полностью был испанским, возглавил группу п-к П. А. Котов.

* Начало командировки — 7.02.37 г., окончание — 07.09.37 г.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

ПАДЕНИЕ МАЛАГИ

5 февраля при поддержке двух франкистских крейсеров «Балеарес» и «Канариас», немецкого «карманного линкора» «Граф Шпее» и дополнительно переброшенной авиации в наступление на ЮФ, вдоль Средиземноморского побережья, перешли четыре итальянских дивизии. 7 февраля была захвачена Велес-Малага. 8 февраля — Малага. Еще через несколько дней итальянцы подошли к Мотрилю, где были остановлены переброшенными из-под Мадрида частями республиканской армии.

Ситуацию с имевшимися на этом участке 6 И-15 командир звена Ерлыкин охарактеризовал так: *«Вследствие больших дождей и размягчения аэродрома я перелетел на аэродром Малага и ждал замены своих самолетов, т. к. они все имели переработанный моторо-ресурс и работали с перебоями».*

В центре Испании в течение 1—5 февраля стояла плохая погода, аэродромы раскисли. Боевых вылетов практически не было. Исключением стало только 2 февраля, когда на Арагонском фронте 10 франкистских самолетов бомбили республиканские войска (2 человека убито, 1 ранен), а 3 СБ бомбили противника под Мадридом.

За это время были сформированы две эскадрильи по 20 И-15 с испанскими летчиками.

1 февраля

ЮФ. В 12.00 над Малагой появилась одна «савойя» — SM.81, на ее перехват поднялись два дежуривших истребителя. На одном из них, которым управлял «Карлос», сразу после взлета отказал двигатель, и он произвел вынужденную посадку. Второй пилот — Антон Ковалевский в одиночку атаковал бомбардировщик. Из воспоминаний Емельяна Кондрата, который был вынужден наблюдать за боем с земли: *«Похоже, «Капрони» подбит, но что он, что Ковалевский делает?! Куда же ты, Антон?! Возможно, я и в самом деле заорал, настолько все было нелепо. Черный дымок начинал тянуться за «Капрони», и тот, снижаясь, шел на скалы, что хотел Ковалевский, когда догнал его и пошел поверху? Ведь это стать под пулемет стрелка! Я съежился и похолодел, и точно — от «Капрони» тотчас брызнула струйка огня. Машина Ковалевского накренилась, развернулась, пошла круто вниз к нашему аэродрому. Она из последних сил забирала к тому клочку чужой земли, где было что-то для нее родное. Птица хотела умереть поближе к стае... »* [88].

Антону Ковалевскому хватило сил развернуть самолет в сторону аэродрома, после чего потерявший управление истребитель упал с высоты 1 200 м. По воспоминаниям Кондрата, последние дни Ковалевский был охвачен сильными душевными переживаниями, которые, возможно, сказались на его поведении в этом, последнем для него, бою.

Подбитая «савойя» сбросила горящий топливный бак и ушла на свою территорию.

2–3 февраля

ЮФ. 5 оставшихся И-15 вылетели на разведку дорог в районе Рода — Бурго. В полете заметили тройку вражеских истребителей, летевшую от Севильи к своему аэродрому Антекера. «Мне показалось, что это *«Фиаты», — описывал этот вылет Ерлыкин, — и я решил их догнать и атаковать. Если бы я сразу узнал «Хейнкелей»**, *то определенно бы отказался их преследовать, т. к. скорость «Хейнкеля» значительно больше, чем «И-15»* [62].

Что произошло дальше, рассказал Виктор Матюнин: *«Мы дрались над аэродромом их, мы полетели на разведку пятеркой в Малаге, залетели в глубину километров на 30. Шли три новеньких Хейнкеля. Мы стали гнаться за ними. Они бой не принимают. Мы ушли вглубь, завязали с ними бой. Один там был смелый, нахальный летчик. Когда мы метров на 500 сблизились, дали очереди по нему, он сразу сделал переворот и к нам бросился. Здорово дрался, долго его гоняли. Кончили бой, все эти три Хейнкеля уничтожили. У нас ничего не было. У одного испанца был пробит цилиндр, и он прилетел нормально»* [11].

По словам Емельяна Кондрата, драться с «нахальным» асом пришлось ему и Матюнину, которого им все же удалось сбить. Артемьев схватился один на один с другим вражеским пилотом и сумел зажечь его самолет. Третьего противника взял на себя испанец, но на лобовой атаке его И-15 был серьезно поврежден (пробито 2 цилиндра мотора) и вынужден был выйти из боя, после этой атаки ушел из боя и его противник. Подводя итог бою, Кондрат так же говорит, что были сбиты все три истребителя противника [11].

Несколько расходятся воспоминания Евгения Ерлыкина. Он уточняет, что бой начался на высоте 6 500 м и считает, что лично сбил один «хейнкель», но и его самолет был поврежден. Второго истребителя сбили коллективно, третий загорелся, но сумел сесть на своем аэродроме [62].

С республиканской стороны потерь не было, за исключением повреждения моторов на двух истребителях и обширный срыв полотна на двух других.

СБ сделали 6 боевых вылетов.

* В иностранных источниках не удалось найти упоминания об этом бое, поэтому определить, что за самолеты противника не представляется возможным.

4 февраля

ЮФ. 3 СБ выполнили боевой вылет.

5 февраля

ЮФ. Утром 4 гидросамолета (2 He 59 и 2 He 60) приблизились к Малаге. По иностранным данным, самолеты осуществляли противолодочную оборону крейсера «Канариас», по отечественным — они собирались атаковать севший на мель республиканский пароход. Служба ВНОС вовремя подняла тревогу. Взлетело 4 республиканских истребителя. Вся группа атаковала и до 5 км в море преследовала большой гидросамолет. Евгений Ерлыкин так описал этот бой: *«От гидросамолета летели щепки и осколки; особенно сильно были разбиты оба поплавка, от которых отлетали целые листы»*. После этого все летчики, кроме Кондрата, переключились на другой самолет: *«Мы навалились всей группой на заднего, пробили у него мотор, и он сел в море на расстоянии 20 км от берега»*. Согласно мемуарам Емельяна Кондрата, он в одиночку (за то ему позже серьезно «влетело» от Пумпура) продолжил преследование тяжелого гидро: *«Выбрал себе цель, атакую. Фашист увернулся. Еще раз приготовился к атаке, но пришлось отвернуть в сторону, потому что из кабины стрелка ударила очередь пулемета... Догоняю. Еще. Еще немного. Можно нажимать на гашетку. Ну! Но вдруг — передо мной пустота. «Гидра» резко провалилась вниз. Ручку от себя! Вот она круто несется вниз. Чувствую, как начинает подрагивать самолет, разгоняя скорость на пикировании.*

Метр за метром он достает «гидру», я уже держу ее в прицеле, все сделал как надо, остается только нажать спуск, но... Куда она девалась? Почему перед глазами небо? Где низ, где верх? Резко тяну ручку на себя, самолет стонет от боли, как живой. А может, это мой стон? В глазах разряжаются молнии, а на плечи наваливается такая тяжесть, что тело сползает вниз, в глубь кабины. Где же земля?! Почему везде одно небо?!

Немец вышел из пике у самой воды, а я вслед за ним. Только сейчас понял — он мог сбить меня без выстрела». И все-таки Емельян не выпустил свою жертву: *«Гидра» вздыбилась, подскочила, пошла наискосок вверх, но, будто натолкнувшись на что-то, почти плашмя стала падать. Впервые я видел, как разбивается о воду самолет: исчезает в пучине целым, и тут же море упруго выбрасывает обломки»* [88].

Командир экипажа He 59 Д. Ляйхт (D. Leicht) из AS/88 (морская разведывательная эскадрилья «Легиона Кондор»), преследуемый Кодратом, все же сумел довести машину до зоны действия зенитных пушек крейсера «Канариас». «Хейнкель», очевидно пытаясь приводниться возле своих кораблей на разбитые поплавки, потерпел катастрофу. Летчик погиб, остальные члены экипажа остались живы. В отечественных документах эта победа была записана за Петром Пумпуром (он в этот день прилетал проверить обстановку), Виктором Матюнином и Емельяном Кондратом. Некоторые иностранные исследователи приписывают ее американскому летчику Чарлзу Коху (Charls Koch), которого в это время там не было.

По зарубежным данным, раненый пилот подбитого He 60 сумел довести машину до своих кораблей.

Итог вылета подвел Евгений Ерлыкин: *«В дальнейшем мы с удовольствием по тревоге вылетали в море, даже не спрашивая, сколько пришло гидросамолетов»*.

2 СБ бомбили корабли в районе Мотриля, попаданий не было.

6 февраля

ЮФ. . Оставшиеся 5 И-15 из Велес-Малаги перелетели дальше от приближающегося противника, к Мотрилю. На этом аэродроме они должны

были заправиться и лететь на сопровождение оставшихся у Республики «фоккеров» F.VIIb3m, перед которыми стояла задача по бомбардировке кораблей франкистов. Во время дозаправки самолетов к берегу подошли крейсер и два эсминца противника, которые обстреливали аэродром республиканцев в течение 2 часов 15 минут. В результате все истребители получили повреждения. По одним данным, поврежденные самолеты были отправлены в заводской ремонт и все восстановлены, по другим — 3 самолета были уничтожены, а 2 подлежали ремонту*. Советские летчики, захватив парашюты, четверо суток пешком добирались до Альмерии, откуда их вывез на «локхиде» Георгий Захаров.

* По мемуарам Е.Ф. Кондрата, все самолеты были уничтожены.

После обстрела 3 СБ бомбили эти корабли, но попаданий не отмечено.

7, 8 февраля

ЦФ. Республиканцами были оставлены Малага и Велес-Малага. Отступавшие войска и гражданское население подверглись жесточайшим ударам итальянской авиации. Точное число погибших (подавляющее большинство — мирные граждане) неизвестно, но счет ведется на тысячи человек.

СБ совершили 6 боевых вылетов.

СРАЖЕНИЕ НА РЕКЕ ХАРАМЕ

6 февраля войска Франко перешли в наступление с целью охватить Мадрид в полукольцо. Первоначально наступающие планировали достичь шоссе Мадрид — Валенсия. На втором этапе предполагалось наступление со стороны Гвадалахары с целью полного окружения Мадрида. Наступление националистов началось успехом в долине реки Хараме — интернациональные бригады не смогли сдержать натиск противника. 11 февраля был занят район Пералеса, и франкисты вышли на восточный берег реки. В этот день республиканцы начали контратаки, намереваясь отбросить противника за реку Хараме.

15 февраля руководство участком Центрального фронта было передано непосредственно Хунте обороны Мадрида. С этого момента сопротивление республиканцев стало усиливаться. Республиканское правительство перебросило на Хараму дополнительные силы и осуществило контрудар в направлении Вальекаса, заставивший Франко снять часть сил с харамского участка. Республиканцы ввели в бой и новое вооружение, прибывшее из СССР: 60 истребителей И-15 и зенитные орудия, которые впервые открыли огонь 16 февраля. Ожесточенные бои продолжались до 24 февраля, нападающие не достигли намеченных целей, но и сбросить их с занятых позиций также не удалось. По оценкам многих историков, это сражение было одним из самых кровопролитных за всю историю Гражданской войны в Испании.

6–8 февраля

ЦФ. Плохая погода. 6 февраля на штурмовку «с трудом взлетело» 9 И-16. 7 февраля 3 И-16 летали на разведку. Других боевых вылетов республиканская авиация не предпринимала.

9 февраля

ЦФ. Погода стала улучшаться, но СБ и ССС еще не могли действовать с размокших аэродромов. И-16 совершили 6 вылетов на разведку. В одном из них звено разведчиков в районе Аранхуэса (45 км ю. Мадрида) встретилось с 7 «хейнкелями», но от воздушного боя уклонилось с

тем, чтобы выполнить задание. На посадке скапотировал истребитель Я. Околелова.

10 февраля

ЦФ. Звено И-16 два раза летало на разведку, с этим же заданием летал и 1 СБ. 11 И-15 два раза штурмовали противника. Отмечено появление в воздухе 12 «хейнкелей».

ЮФ. В Альмерию, на аэродром Табернас, вместо группы И-15, самолеты которой были выведены из строя, перебазировалась новая (6 И-15) из эскадрильи Осадчего. Один из них при посадке «подломал шасси». Группу возглавил Георгий Захаров. Вместе с ним перелетели «Бенито» (вероятно, Бенито Беленгуэр Лядес (Benito Belenguer Lladez), Карлос Гуаса (Carlos Guaza), Алонсо Хименес Бругуэ (Alonso Jimenez Brugue), американцы «Альберт» (Альберт Баумлер) и «Кох» (Чарлз Кох — последняя фамилия в документах написана очень неразборчиво).

По прибытии до конца дня истребители успели слетать на сопровождение 2 Potez 54.

2 СБ также летали на бомбардировку колонны грузовиков на дороге Велес-Малага. Над целью было 11 «фиатов», которые смогли повредить 1 бомбардировщик. Самолет совершил вынужденную посадку возле Мотриля, где был сожжен экипажем из-за невозможности эвакуации с заболоченной местности. Из экипажа (летчик Федор Опрощенко, штурман Соколов* и стрелок Аракчеев) один человек был ранен. Уцелевший СБ в этот день совершил еще один вылет на бомбардировку.

11 февраля

ЦФ. Под Мадридом 19 И-16 и 6 И-15 перехватили 3 «юнкерса», прикрытых 11 «хейнкелями». Один «хейнкель» был сбит, победу одержали пилоты И-15.

11 И-15 летали на штурмовку наземного противника и переправ на реке Хараме. 1 истребитель был сбит огнем с земли, летчик Хосе Калдерон Санчес (Jose Calderon Sanchez) погиб. Еще 1 И-15 на посадке скапотировал — летчик остался невредим, самолет же временно вышел из строя.

На мадридском направлении звено И-16 летало на разведку, 11 И-16 — на штурмовку и 3 СБ — на бомбардировку.

3 И-16 вылетали на перехват разведчика. В районе горы Анхелес С. Денисов догнал и два раза атаковал вражеский самолет, который со следом пара пошел на снижение, после чего советский летчик прекратил преследование.

Эскадрилья из 14 И-15 под командованием Зоценко перелетела на аэродром Алькасар.

ЮФ. Перебазировался основной состав эскадрильи А. Осадчего: сам комэск, П. Агафонов, Н. Мирошниченко, А. Зайцев, В. Пузейкин, «Агирре» (вероятно, Мануэль Агирре Лопес (Manuel Aguirre Lopez) и «Галеро» (Эмилио Галера Масиас (Emilio Galera Macias). 5 И-15, вылетевшие для сопровождения 2 «Потезов-54», встретились с 10 «фиатами». В воздушном бою оба «потеза» получили повреждения и *«сели вынужденно на республиканской территории, подломались, 5 человек из их экипажа легко ранены». Это были последние самолеты французской эскадрильи «Испанья»* (Espana). Наши летчики заявили о 2 победах над «фиатами», на одну из которых претендует, по-видимому, Георгий Захаров.

По зарубежным данным, в этом бою был сбит итальянский ас Адриано Мантелли (Adriano Mantelli)**, который покинул свой «фиат» на парашюте. По другой версии — у него просто отказал мотор, и он сел вынужденно перед наступавшими колоннами своих соотечественников.

* В этот момент в Испании находилось два штурмана СБ по фамилии Соколов: Иван и Михаил. Кто именно был в экипаже данного самолета — установить не удалось.

** 9 побед.

Кроме этого боя, 11 И-15 вылетали на штурмовку наземных войск и 12 И-15 на перехват, но противника не встретили.

СБ совершили 5 вылетов на бомбардировку противника в районе Мотриля.

12 февраля

ПФ Произошел крупный воздушный бой. 18 И-16 (и, вероятно, 4 И-15), в 10.30 вылетевшие по вызову к Мадриду, встретили 3 «юнкерса» и 16 «хейнкелей». По отчетам пилотов, силы противника составляли 3—6 Ju 52 (или «савойя») и 16—30 He 51 (или «фиатов»). После атаки «юнкерсов» строй наших истребителей рассыпался, и началась «собачья схватка» с «хейнкелями». О характере этого боя говорит замечание летчика «С», который вышел через некоторое время из этой карусели, «чтобы опомниться». Как оказалось, сделал он это весьма вовремя. Со стороны он заметил два «хейнкеля», атакующих одиночный И-16. «С» вместе с еще одним товарищем, появившимся откуда-то сбоку, вышедшим, видимо, из боя по аналогичной причине, парой атаковали ближайший к «терпящему бедствие» И-16 «хейнкель». Истребитель противника был сбит.

Всего в этом бою, согласно дневнику боевых действий, было сбито 5 «хейнкелей» (3 упали на республиканской территории, а 2 — националистов), 2 летчика выпрыгнули с парашютами и попали в плен. Согласно журналу группы И-16, было сбито 7 истребителей. Победы одержали: П. Путивко, П. Хара, П. Шевцов, П. Акуленко, А. Тарасов, Д. Лесников в паре с Н. Виноградовым и звено А. Морозова.

Отличился летчик «Т» (Александр Тарасов), командир звена. Его отряд базировался в Гвадалахаре, и Тарасов со своими 6 И-16 подошел к месту боя чуть позже основной группы. И несмотря на то что на его самолете не работал один пулемет, после атак «Т» один «хейнкель» — «запылал», другой «загорелся», и еще один он «зажег». Отличился и командир звена «Ш» (Петр Шевцов), записка которого о проведенном бое сохранилась в архиве: *«16 февраля 1937 г.*, дежуря в самолете, я увидел разрыв ракеты, значит — есть работенка. Быстро запустил мотор, оглянулся по сторонам — звено готово. Мысль одна: быстрее к месту встречи с противником. Товарищи, стоящие на аэродроме ближе к линии фронта, уже, наверно, дерутся.*

Шли мы девяткой; я замечаю 3-х «Юнкерсов» в районе Сан-Мартин. Подаю знак командиру отряда и иду звеном в атаку. «Юнкерсы», заметя нас, быстро развернулись на свою территорию и ушли, не сбросив ни одной бомбы.

Вверху остались сопровождавшие их «Хейнкеля» и «Фиаты». Подав команду ведомым «действуйте самостоятельно», сам бросаюсь на «Хейнкеля», который уже намеревался зайти под «И-15». Меня «Хейнкель» не видел. Я, находясь у него под хвостом, мощным огнем из прекрасно действующих пулеметов зажег противника. Отвалил с радостным сердцем: спас товарища и убил фашиста.

Не успел я даже выбрать себе новую цель, как из-под меня выскочил «Хейнкель». Он не вел огня по моему самолету лишь потому, что его отогнал от меня наш «И-16». С еще более озлобленным сердцем я бросился на несчастную жертву. Дал по нему очередь и заметил огоньки и дым в плоскостях; необходима поправка. Взял поправку, дал очередь, и мой противник пошел в пике. Я отвалил ему вдогонку несколько коротких очередей, и «Хейнкель» упал на землю.

Патронов нет, но из боя выходить нельзя: надо защищать товарищей. Бросаюсь снова в бой и делаю ряд атак, но уже без огня, обозначая лишь атаку. В этом бою мы сбили 7 самолетов противника, не потеряв ни одного своего товарища. После большого тяжелого боя, мы группирова-

* После изучения других документов появляется уверенность, что в дате допущена ошибка и эта запись относится к бою 12.02.37 г.

лись в воздухе. Я отыскал своих ведомых, и мы благополучно приземлились на аэродроме. Это мой не первый и не последний бой; я и после этого боя с успехом много раз дрался с «Хейнкелями» [62].

Согласно западным источникам, в этом бою были сбиты 2 He 51 из J/88, пилоты которых Ганс Юрген Хепе (Hans Jurgen Hepe) и Вернер Пальм (Werner Palm) спаслись на парашютах. Немецкие летчики засчитали себе одну победу — Хепе сбил «боинг».

Со стороны республиканцев потерь не было, но самолеты Д. Лесникова, П. Путивко, А. Морозова и А. Тарасова получили пробоины.

После того как бой между истребителями закончился, «юнкерсы» вернулись и спокойно отбомбились.

10 И-15 два раза летали на штурмовку, 9 И-16 — на разведку и 2 СБ — на бомбардировку. Последние были обстреляны зенитной артиллерией (1 самолет получил пробоину) и атакованы 6 истребителями, от которых смогли уйти.

12 И-15 вылетали для действия по наземным целям и на перехват разведчика, но обнаружить его не удалось.

13 февраля

В 13.30 на бомбардировку правительственных войск шли 6 «юнкерсов» в сопровождении 16 истребителей, первоначально идентифицированных как «хейнкели». На перехват взлетели 21 И-16 и 5 И-15.

Строй советских самолетов после первой атаки рассыпался, но если за день до этого летчики стихийно организовывались в пары, то в этот день документы зафиксировали как из пар уже начали складываться полноценные звенья. Так, по отчету летчика «В» (вероятно, Н. Виноградов), он подошел к месту боя правым ведомым, а после того, как их тройка рассыпалась, пристроился к другому И-16. В составе двух образованных пар летчик «В» атаковал «юнкерс». Когда бомбардировщик загорелся и его стали покидать на парашютах члены экипажа, автор отчета оставил «свое» звено и устремился туда, где его присутствие могло бы принести большую пользу. По пути к нему пристроился другой И-16, после чего они вдвоем атаковали и сбили 1«хейнкель».

Летчик «С», отличившийся в предыдущем бою, проявил себя и в этом. Учтя полученный опыт, он не стал доводить себя до вчерашнего состояния и после первой же атаки отделился от общей массы и незаметно зашел в хвост «фиатам», которые находились неподалеку, но в бой не вступали. По одному из них ему удалось выпустить точную очередь — «фиат» сделал «горку», перевернулся и стал падать. Результат атаки проследить не удалось, так как франкистские машины стали уже разворачиваться в его сторону и летчику «С» срочно пришлось уйти. Что не помешало ему еще пару раз поучаствовать в атаке «юнкерсов».

У самолета Павла Путивко, сбившего перед этим 1 «хейнкель», перегрелся и заклинил мотор. Летчик произвел вынужденную посадку вне аэродрома, не выпуская шасси.

Потери противника, по дневнику боевых действий, составили: один «хейнкель» — «сгорел»*, другой — «будучи сбит, врезался в гору», третий — «скапотировал при посадке на аэродроме Хетафе». По журналу группы И-16, победы одержали П. Путивко, звено Тарасова и звено Морозова. Подбитый «юнкерс», которого, как сказано в документах, атаковали звенья Акуленко и Хары, вероятно, смог долететь до своего аэродрома. У республиканцев, кроме временно вышедшего из строя самолета Путивко, потерь не было.

По иностранным источникам, в этом бою погиб командир 3-й эскадрильи к-н Луиджи Лоди (Luigi Lodi). Один из западных исследователей приписал эту победу недавно прибывшему в Испанию американцу Бену

* Позже в документе поправили: *«По уточненным данным, это «фиат». Летчик-итальянец сгорел».*

Лейдеру (Ben Leider), летавшему на И-15. Испанец Андрес Гарсиа Лакале (Andres Garcia Lacalle), летавший также на И-15, ранил одного из итальянских летчиков: или Фаньяни (Fagnani), или Руззини (Ruzzini), с которым произошло ЧП на посадке. Про второго сбитого летчика западные источники либо вообще молчат, либо скупо сообщают: летчик погиб.

23 И-15 штурмовали противника в районе Сан-Мартин, 5 самолетов получили пробоины. 3 звена И-16 летали на разведку, 2 СБ — на бомбардировку (1 самолет получил пробоину от огня зенитной артиллерии). 4 И-16 вылетали на перехват разведчика He 70, но тому удалось скрыться в облаках.

ВФ. И-15 двумя группами совершили 19 вылетов на перехват противника, но в одном случае его не обнаружили, а в другом — разведчик скрылся в облаках. СБ парами совершили 2 вылета, и в одном были безуспешно атакованы 6 «фиатами».

14 февраля

ВФ. В этот день 40 республиканских истребителей перехватили и провели бой с 6 «юнкерсами», которых сопровождали 36 истребителей. Противник не смог подойти к позициям республиканских войск и лишился 2 «хейнкелей» — один самолет сгорел, другой — разбился. Одну из этих побед одержало звено И-16 Морозова, вторую — вероятно, пилоты И-15. Зарубежные источники признают эти потери, но никак не комментируют. У республиканцев потерь не было, только на самолете летчика «Л» (Лакеева) *«пригорели поршни, отлетел 4-й выхлопной патрубок»*, что не помешало ему довести до аэродрома дымящийся самолет и благополучно приземлиться.

«Юнкерсы» в начале боя ушли, но после его окончания вернулись и спокойно отбомбились.

В ночь на 14-е 12 ССС бомбили националистов в пригородах Мадрида. Противник оказался готов к налету: осветил небо пятью прожекторами и вел зенитный огонь. Все штурмовики смогли благополучно вернуться обратно.

ВФ. 2 СБ бомбили противника, а 4 И-15 вылетали на перехват разведчика, которому удалось уйти.

Таблица 12

Состав и дислокация республиканских ВВС в центральной Испании на 14 февраля [8]* 1937 г.

Тип самолета и командир подразделения	В строю	В ремонте	Дислокация	Летчики
Группа И-16, Колесников	18	4-текущий	Алкала, Гвадалахара	26 русских
Группа И-15, Копец				
Эск. И-15, Зоценко	16		Алькасар	16 русских
Эск. И-15, Осадчий	18	5-текущий	Альмерия	12 русских и 6 «друзей»**
Эск. И-15, Лакалле	13	4	Гвадалахара	8 испанцев и 4 американца
Эск. И-15, Алонсо	11	6	Сан-Хавиере	11 испанцев
Группа СБ, Златоцветов				
Эск. СБ, Хользунов	7	0	Сесенте	
Эск. СБ, Проскуров	9	3-текущий	5 — Сан-Хавиер 4 — Сан-Клименте	

* Данные приведены в оригинальном виде. В отношении числа И-16, вероятно, допущена ошибка. Правильнее считать: 22 — в строю и 4 — в ремонте.

** В том числе 2 американца.

Таблица 13

Численность и состояние самолетного парка в центральной Испании на 14 февраля [8]* 1937 г.

Тип самолета	В строю	В школах	В распоряжении командования	В текущем ремонте	В заводском ремонте	Всего
И-15	51	4	1	16	1	73
И-16	18	–	–	4	–	22
СБ	16	2 (Реус)	–	3	–	21
ССС	19	–	1	1	–	21
Всего	104	6	2	24	1	137

* Данные приведены в оригинальном виде. В отношении числа И-16, вероятно, допущена ошибка. Правильнее считать: 22 — в строю и 4 — в ремонте.

Из данных по И-15 очевидно: во-первых, расхождение по числу имеющихся в строю; во-вторых, безвозвратные потери составили 12 машин, т. е., скорее всего, остатки одного из сбитых или разбитых самолетов (возможно, Сальникова) не были засчитаны в потери, а отправлены на завод, вероятно CASA, где налаживался выпуск новых И-15. Самолеты, разбитые огнем кораблей, или еще находились в текущем ремонте, или уже были восстановлены.

О СБ можно сказать, что либо был восстановлен СБ, сбитый в воздушном бою 03.01.37 г. и горевший при вынужденной посадке, либо в приведенных данных ошибка, т. к. безвозвратные потери должны были составить на этот момент 10 СБ.

Данные по ССС прокомментировать в настоящий момент затруднительно.

15 февраля**

ЦФ. СБ совершили 4 вылета. 3 И-16 летали на разведку.

ЮФ. Звено И-15 два раза вылетало на перехват разведчика, но обнаружить его не удалось.

** Два летчика в своих отчетах рассказывают о бое, в котором обошлось без собственных потерь, но было сбито 7 истребителей противника. Они датируют его 15.02.37 г., не упоминая при этом совершенно бой, имевший место 12.02.37 г., ни саму эту дату. Судя по всему, в документах допущена ошибка, и их записи следует отнести все-таки к бою, произошедшему 12 февраля.

16 февраля

ЦФ. СБ совершили 9 боевых вылетов. Звено И-16 летало на разведку, два раза поднимались на перехват истребители. Во втором вылете произошел бой с группой в 10—11 «юнкерсов», прикрытых 32 истребителями. Без потерь со стороны республиканцев были сбиты 2 «юнкерса» и 2 «фиата».

Сначала истребители обрушились на бомбардировщики, но строй «юнкерсов» не разрушился. Только после второй атаки, проведенной 9 И-16 из отряда Сергея Денисова, 1 «юнкерс» загорелся и еще 1 «подбитый пошел со снижением и упал».

Этот самолет пилотировал франкистский к-н Хосе Кальдерон Катселу (Jose Calderon Catzelu). Сам он погиб, но четверо членов его экипажа выпрыгнули с парашютами и попали в плен. Другой «юнкерс» упал на территории националистов. Победы над истребителями одержали звено Хары и звено Морозова.

Ночью 10 ССС вылетали на уничтожение прожекторов.

ЮФ. 6 И-15 вылетали на перехват бомбардировщиков, которые скрылись в облаках.

17 февраля

ЦФ. СБ совершили 7 вылетов. Истребители два раза вылетали на перехват бомбардировщиков противника и один раз на перехват 24 «хейнкелей», которые при появлении республиканских истребителей прекращали выполнение боевых задач и уходили на свою территорию. Два звена И-16 вылетали на разведку. 4 И-16 «по-зрячему» вылетали на перехват разведчика, но он успел уйти.

АФ. Противник совершал разведывательные вылеты и нанес ряд бомбовых ударов. В 6.30 3 бомбардировщика и 2 истребителя противника нанесли удар по аэродрому Сариньена, в результате которого было «уничтожено 2 пулеметные точки, старый бомбардировщик, старый разведчик, авиетка, 9 автомашин, 3 барака, ранено 3 милиционера».

ЮФ. 6 И-15 и позже 7 И-15 безрезультатно вылетали на перехват разведчиков.

18 февраля

ЦФ. День ознаменовался двумя воздушными боями над Мадридом, в одном из которых «правительственные истребители впервые понесли такие большие потери».

В 11.00 39 республиканских истребителя начали бой с 6 «юнкерсами» и 50 истребителями. В результате республиканская сторона потеряла сбитыми 4 самолета: 1 И-16 и 3 И-15. Филипп Замашанский был тяжело ранен и, пытаясь совершить посадку вне аэродрома, разбился на И-16. Самолет Петра Угроватова, получив повреждения, загорелся. Летчик, несмотря на ранение и ожоги, смог благополучно спастись на парашюте. В этом же бою погиб американский пилот Бен Лейдер. Подробности его гибели неизвестны, но, по воспоминаниям И. И. Кравченко, в этот день был сбит американец «Арнольд» [78]*, который выпрыгнул с парашютом и пропал без вести. Скорее всего, это и был Бен Лейдер, которого, поскольку он выпрыгнул над территорией противника, по печальной традиции записали в погибшие. Четвертый сбитый республиканский самолет пилотировал также гражданин США, который был ранен. Кто это был — сказать сложно, иностранные источники приводят разные фамилии — Джим Эллисон (Jim Allison), Гарольд Даль (Harold Dahl) и Френк Тинкер (Frank Tinker).

Мы также можем пополнить этот список. Владимир Пузейкин в сборнике «Ленинградцы в Испании» упоминает летчика своей эскадрильи Альберта Баумлера, указывая, что тот был ранен огнем «фиата» весной 1937 г. Ранение оказалось не опасным, летчик вскоре вернулся в строй, а «обидевшего» его «фиата» он запомнил и в каждом бою намеревался встретить его и сбить. Удалось ли Альберту рассчитаться или нет — сказать сложно, но к концу боевой карьеры в Испании на его счету из 4 сбитых самолетов было 2 «фиата».

Противник в этом бою, как указывается в документах, применил «новую»** тактику: 30 истребителей вступили в бой, а остальные, находясь выше, немедленно *«пикировали, сбивали или наносили много пробоин»* всякий раз, когда какой-нибудь республиканский самолет откалывался от общей массы дравшихся.

Участник боя Александр Тарасов так высказывался о происшедшем: *«Правда, сказывалась усталость летного состава, он был немного апатичнее, чтобы свалиться на какого-нибудь истребителя. Видишь, идет ниже, оставляешь его, ловишь верхних. Самое главное в этом воздушном бою было то, что И16 не были в кучке, а были чересчур растянуты. Из-за этого погиб к-р звена Замашанский. Их звено оторвалось, к-р не успел уйти, один летчик ушел от него, те видят, что двое остались, видно, свер-*

* Не все летчики раскрывали свои истинные имена. Так, например, самый знаменитый из американских пилотов — Френк Тинкер — советским летчикам был известен под именем «Франциско».

** На самом деле с данной тактикой республиканские летчики были знакомы с осени 1936 г.

ху подкараули и подловили. Тот имел мало практики на И16, попал, наверное, в тяжелую обстановку, не справился и его сбили» [11].

В этом бою, по отечественным данным, было «сбито 6 самолетов мятежников» и много подбито. Среди пилотов И-16 на победы претендуют К. Дубков, А. Тарасов, Н. Никитин, И. Лакеев, П. Кузнецов и в паре — П. Хара и А. Минаев.

Второй бой произошел вечером. 23 республиканских истребителя встретились с 3 «юнкерсами» и 17 истребителями. Республиканские летчики использовали тактику противника, примененную им в первом бою. Франкистам такая ситуация не понравилась, и они попытались от боя уклониться. «Юнкерсы» быстро освободились от бомб над своей территорией. В результате республиканские истребители успели сбить только 1 «хейнкель», который *«загорелся в воздухе»*. Победу одержало звено И-16 А. Минаева. У республиканцев потерь не было.

8 ССС совершили ночной вылет.

ЮФ. 3 И-15 из эскадрильи Осадчего в последний раз вылетали на перехват разведчика, которого не догнали, после чего перелетели в Альбасете. СБ совершили 9 вылетов.

19 февраля

ЦФ. 14 И-16 вылетали по вызову против 3 «юнкерсов» и 20 истребителей. При появлении республиканских истребителей противник ушел.

ЮФ. Над Альмерией зенитная батарея республиканцев, произведя три залпа и выпустив 12 снарядов, сбила летевший на высоте 2 тысячи м гидросамолет противника, который упал в море.

Эскадрилья Осадчего из Альбасете перелетела в Темблеке.

Противник 2 бомбардировщиками бомбил гидроэлектростанцию. Ночью в течение 5 часов бомбил Альбасете.

20 февраля

ЦФ. СБ 16 раз вылетали на боевые задания, истребители совершили не менее 75 самолето-вылетов. Произошел один воздушный бой.

30 республиканских истребителей встретились с 3 «юнкерсами» и 22 истребителями. Бомбардировщики ушли, не сбросив бомб. В бою с истребителями единственную победу одержал Иван Лакеев, сбив «хейнкель». С республиканской стороны погиб испанец Луис Берсиал Руберо (Luis Bercial Rubero), его И-15 был поврежден и при вынужденной посадке потерпел катастрофу. Пилот И-16 Алексей Минаев получил ранение в руку, но сумел благополучно вернуться на свой аэродром.

20 истребителей еще раз поднимались на перехват, но 3 бомбардировщика противника смогли отбомбиться и уйти.

25 И-15 штурмовали наземные войска.

Ночью с 21.00 до 4.00 франкисты бомбили Альбасете, погибло более 100 мирных граждан, среди военных потерь не было.

21 февраля

ЦФ. СБ совершили 12 вылетов, ССС — 12 ночных и, вероятно, столько же дневных. Истребители совершили 35 вылетов.

СБ должны были нанести удары по противнику, но 2 бомбардировщика по ошибке штурмана Ивана Глуховцева бомбили Алкалу, бомбы упали в 5 км от аэродрома. 3 СБ во время налета на станции Медина (40 км с.-з. Вальядолида подверглись безрезультатной атаке 8 «хейнкелей».

3 И-16 летали на разведку. 2 И-16 «по-зрячему» вылетали на перехват разведчика, которому удалось уйти. 15 истребителей вылетали на перехват, но встречи с противником не было.

15 И-16 сопровождали ССС. Ночные налеты Р-5 ССС стали все сильнее досаждать противнику. В этом вылете было 3 ударных звена, с каждым из которых летел отдельный штурмовик с задачей подавления прожекторов и зениток. Однако во время вылета никакого противодействия с земли встречено не было. Противник, не добившись успеха от применения прожекторов и зенитных орудий, решил применить иную тактику. По аэродрому базирования штурмовиков нанесли удар «юнкерсы». Сложно сказать, чем бы закончилась посадка под бомбами националистов, но штурмовики сели на запасном аэродроме.

ЮФ. В районе Альмерии зенитная батарея, выпустив 24 снаряда, сбила самолет противника, который загорелся и упал в воду.

АФ. Противник поднимал аэростат.

22 февраля

ЮФ. СБ совершили 12 вылетов, истребители — 6.

Одно звено И-16 совершило разведывательный полет, другое — «по-зрячему» вылетело для перехвата разведчика, подошедшего к Алкале, но противнику удалось уйти.

С Южного фронта на аэродром Мадридехос перелетела эскадрилья Осадчего.

ЮФ. Зенитная батарея республиканцев сбила 1 самолет мятежников из 3, бомбивших Альмерию.

23 февраля

ЦФ. СБ совершили 4 вылета, ССС — 12 ночных, истребители — 6 на разведку.

4 СБ бомбили аэродром Талавера, но были атакованы 12 «фиатами». Тем не менее праздник итальянцам омрачить не удалось, 1 «фиат» был сбит, а все республиканские бомбардировщики ушли без потерь.

ССС встретили слабый огонь с земли. Противник ночью также вылетал, но на этот раз для бомбардировки Алкалы. Потерь республиканцам нанесено не было.

Истребительная авиация совершала перебазирование. Одна эскадрилья перелетела в Лериду. Летчики, воевавшие в Альмерии, вернулись под Мадрид на аэродром Тамбрес.

Днем произвел вынужденную посадку в районе Андуха из-за отказа мотора Ju 86D с немецким экипажем на борту. Трое членов экипажа были убиты, а двое — взяты в плен. По зарубежным данным, в этот день был сбит первый «юнкерс» 86 (б/н 26 • 1). Три члена экипажа: Р. Кауфманн (R. Kaufmann), Г. Бовитц (G. Bowitz), Х. Зикен (H. Sieken) — погибли, еще один попал в плен.

24 февраля

ЦФ. Звено И-16 вылетало против «юнкерса», замеченного возле Гвадалахары. Перехват состоялся, но успеха не было — звено Денисова несколько раз атаковало, но самолет противника ушел со снижением.

Одна эскадрилья И-15 была снята с Центрального фронта и перебазирована в Валенсию для ремонта изношенной матчасти и отдыха личного состава. Вероятно, это была эскадрилья Осадчего.

25 февраля

Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

Итальянцы, наверное наученные горьким опытом, полетов в плохую погоду не предпринимали, чего нельзя сказать о немецких летчиках. По отечественным данным, в этот день* на республиканской территории, в районе Лос-Навальморалеса, совершил вынужденную посадку Heinkel 51. Его пилот, некогда прошедший обучение в Липецкой школе, командир 2.J/88 к-н Отто Ганс Винтерер (Otto Hans Winterer), попал в плен, а полностью исправный самолет был отправлен для изучения в СССР.

Синоптики дали прогноз погоды на ближайшие дни, не предвещавший ее улучшения. В соответствии с этим командование решило капитально отремонтировать оставшиеся в строю машины, летать на которых становилось все более опасно, так как «все самолеты сильно износились и требуют замены отдельных деталей». С фронта для ремонта матчасти и отдыха была выведена эскадрилья И-16. В этот день она перелетела Альбасете. Однако Николай Никитин до аэродрома назначения не долетел из-за отказа двигателя и произвел вынужденную посадку.

* По иностранным данным – днем ранее.

26 февраля

Плохая погода. 18 И-16 перелетели на аэродром вблизи Валенсии. ЮФ. 5 СБ совершили боевой вылет.

27 февраля

Плохая погода. Республиканская авиация на Центральном фронте совершила 3 вылета истребителями на разведку. Противник не летал.

28 февраля

Плохая погода. Республиканская авиация боевых вылетов не совершала. Противник отдельными самолетами разбрасывал листовки.

Эскадрилья из 13 И-15 под руководством командира отряда к-на Василия Зоценко перелетела из Алькасара в Линарес.

8. ГВАДАЛАХАРСКОЕ СРАЖЕНИЕ (март 1937 г.)

Согласно планам Франко, для полного окружения Мадрида с юга были переброшены 4 итальянские дивизии, которые должны были, быстро продвигаясь вдоль дороги Сигуэнса – Гвадалахара, уже на четвертый день наступления взять Алькалу-де-Энарес (25 км от Мадрида), а на пятый – выйти к восточным окраинам столицы.

8 марта итальянские войска, прорвав в трех местах оборону республиканцев, продвинулись вперед. Республиканское командование не ожидало удара с этой стороны и поэтому вначале отнеслось к информации, поступавшей от наземных частей и истребителей-разведчиков, с недоверием. 9 марта наступление националистов продолжало развиваться на глубину до 30 км. Республиканские части отошли к Гвадалахаре.

10 марта франкисты захватили Бриуэгу, но были остановлены прибывшей из-под Мадрида 11-й интербригадой. 11 марта прошедшие дожди внесли коррективы в планы наступления: авиация не смогла летать, наземная техника застревала в грязи. Однако наступление продолжалось.

12 марта, несмотря на полное господство республиканской авиации, итальянцы продвинулись вперед, захватив деревню Трихуэке. Но на этом наступление франкистов выдохлось.

14 марта республиканские части перешли в контрнаступление. В этот день стрелковая рота 12-й интербригады, находившаяся в «боевой разведке», захватила в плен более 100 итальянских солдат, 6 танкеток, 18 пулеметов и 2 противотанковые пушки. 15 марта была отбита Трихуэка. 18 марта в 15.00 республиканские части перешли в решительное контрнаступление, имея целью окружить итальянские части у Бриуэге. Вечером того же дня город был взят, франкисты дрогнули и побежали. Преследование противника продолжалось до 22 марта. 23 марта на фронтах наступило затишье.

Республиканцами была одержана крупная победа. Большинство вылетов республиканской авиацией на Центральном фронте в этот период было совершено против наземных войск противника. Для дневных ударов привлекались и ночники ССС, а с 18 марта и только что прибывшие Р-Зет (P-Z).

Март 1937 г. оказался одним из самых «нелетных» месяцев за всю Гражданскую войну. Записи о плохой погоде присутствуют в дневнике боевых действий за 1—4, 6—7, 10—14, 17—19, 21—24 и 28 числа. В этот список можно внести и остальные дни, когда записи о погоде по какой-либо причине просто не делали. В марте в Испанию прибыли двое советских летчиков-истребителей*:

Таблица I4

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Ст. л-т Крупман Э. П.	К/з 18 иаэ ТОФ	29.09.37 г.	
2	Л-т Реутов Г. Н.	М/л 120 иаэ Зак ВО		Погиб в в/б 16.03.37 г.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

I марта

Плохая погода. СБ произвели 8 вылетов, 2 СБ из-за облаков бомбили ж.-д. станцию Медина, 6 бомбардировщиков вернулись, не выполнив задания из-за плохой погоды. Звено истребителей летало на разведку. Противник не летал.

2—4 марта

Все эти дни из-за плохой погоды боевых вылетов не осуществлялось. Исключение составил разведывательный полет звена И-15 на Центральном фронте 3 марта. Во время тренировочных полетов 2 марта потерпели аварию 2 Р-Зет — один скапотировал на разбеге, второй высоко выровнял на посадке.

На морских просторах погода была лучше, и самолет противника 2 марта двумя бомбами потопил правительственный пароход у о-ва Менорка.

5 марта

Погода немного улучшилась, и обе стороны начали производить боевые вылеты. Авиаразведкой была установлена концентрация сил противника возле Мадрида.

В авиакатастрофе (видимо, из-за плохой погоды) в районе Росас разбился трехмоторный республиканский самолет. Два пилота погибли. Вероятно, это был Fokker F.VIIb3m, сопровождавший правительственный пароход «Легаспи».

При перелете 2 И-15 из эскадрильи Алонсо после текущего ремонта 1 самолет скапотировал на посадке и был вновь отправлен в ремонт. На этот раз — в заводской.

Согласно иностранным данным, артиллерия ПВО крейсера «Канариас» сбила республиканский самолет Breguet Br.460 Vultur.

6 марта

Плохая погода. СБ и ССС не летали. 6 И-15 взлетали на перехват 2 Ju 86, но противник смог уйти. 6 И-15 летали на разведку, 16 И-15 на штурмовку. Днем противник 3 «юнкерсами» из-за облаков бомбил аэродром штурмовиков Санта-Крус и ночью — 15 бомбардировщиками Алкалу. Все бомбы упали вне аэродромов.

7 марта

Плохая погода. СБ и ССС не летали. Звено И-15 летало на разведку. 7 И-15 вылетали против Ju 86, шедшего к Алкале; противник скрылся в облаках.

8 марта

ПФ До 12 марта в районе Гвадалахары почти беспрерывно шли дожди и мокрый снег, нижняя граница облачности колебалось в пределах от 50 до 200 м.

Звеном И-15 В. Матюнина, летавшим на разведку, было замечено большое скопление войск мятежников на шоссе, ведущем на Гвадалахару — до 300 автомашин и 30 танкеток. Противник вел огонь по разведчикам, и самолет командира звена получил прямое попадание зенитного снаряда в мотор. При вынужденной посадке на своей территории И-15 скапотировал. Место посадки исключало возможность взлета или эвакуации, и ремонтной бригаде оставалось только снять с него пулеметы, после чего саму машину сжечь.

Группа И-15 безуспешно вылетала на перехват 2 «юнкерсов».

9 марта

ПФ Звено И-15 Н. Мирошниченко вело разведку противника, пользуясь разрывами в облаках.

2 И-15 пытались перехватить 2 Ju 86 у Алкалы. Истребители провели только одну лобовую атаку, и после разворота догнать бомбардировщиков уже не смогли. Противник ушел без потерь.

10 марта

ПФ Плохая погода. Звено И-15 заметило «огромное количество грузовых машин на гвадалахарском направлении». По воспоминаниям Г. Н. Захарова и В. В. Пузейкина, картина происходивших событий выглядела так. Первым в одиночку вылетел Георгий Захаров и, заметив противника, спешно вернулся. Спустя несколько минут он полетел снова, теперь уже во главе звена, вместе с Владимиром Пузейкиным и Андреасом Лакалле. Но только после того как на разведку слетали два советника, Яков Смушкевич и Петр Пумпур, в штабе республиканских войск осознали всю серьезность положения.

16 И-15 вылетали для удара по наземным войскам, но вернулись из-за плохой погоды.

Из Валенсии в Алкалу вылетели 19 И-16, до конечной точки долетело только 18 самолетов. На последнем отрезке пути у 2 самолетов «сдали» двигатели. П. Хара смог долететь до Алкалы на перегревшемся моторе, а П. Акуленко вынужден был вернуться в Альбасете (где была промежуточная посадка) и поломал шасси.

Противник боевых вылетов не совершал.

II марта

ЦФ. Плохая погода. Самолеты франкистов в этот день боевых вылетов не совершали.

В республиканской авиации боевые вылеты совершали только истребители: И-16 и одна эскадрилья И-15 в течение дня летали только на разведку. Другая эскадрилья И-15 два раза вылетала для удара по противнику. Вылет в 10.40 11 И-15 закончился успешно, во втором вылете 12 И-15 из-за плохой видимости не смогли найти цель, а при возвращении 2 самолета потеряли ориентировку и сели на аэродроме в Альбасете.

Первая эскадрилья в составе 10 Р-Зет достигла готовности к боевым действиям. Завершалась подготовка и второй эскадрильи.

I2 марта

ЦФ. Плохая погода. Весь день республиканские истребители наносили удары по итальянским войскам. Всего на гвадалахарском направлении было сделано 142 самолето-вылета, сброшено 492 бомбы и выпущено 200 тысяч пуль. Во время штурмовок огнем с земли было повреждено 5 И-15, в том числе был легко ранен командир эскадрильи Александр Осадчий.

25 истребителей вылетали на перехват 2 «юнкерсов», но последним удалось отбомбиться и уйти.

На одном из аэродромов произошла катастрофа с И-15: испанский летчик Хосе Куартеро Посо (Jose Cuartero Pozo) на взлете по ошибке сбросил бомбы. Взрывом самолет был полностью разрушен, а летчик был смертельно ранен.

СБ и ССС начали подготовку к перебазированию на более «сухие» аэродромы.

I3 марта

ЦФ. Две пары И-16 летали на разведку, 26 И-15 произвели 2 вылета по наземным войскам противника. Произошел один воздушный бой. 17 И-16 и 13 И-15 встретились с 3 Ju 86, в результате чего один из них «ушел с резким снижением», но и один И-15 был подбит стрелками и упал на своей территории, летчик-испанец — погиб. Еще один И-15 в облаках оторвался от группы, потерял ориентировку и сел в Валенсии. По зарубежным данным, в этот день в этом районе погибло двое испанских республиканских летчиков-истребителей.

3, а затем 6 И-16 вылетали против разведчиков, но противнику удавалось скрыться.

9 СБ перелетело на аэродром Альбасете и 15 ССС — на аэродром Алкала.

I4 марта

ЦФ. СБ и ССС из-за сильного ветра на боевые задания не летали. Истребители штурмовали наземные войска, летали на разведку и на перехват, проведя один бой. Эскадрилья И-15 Осадчего и 17 И-16 атаковали

6 «юнкерсов» и 1 «фоккер», прикрытых 7 «фиатами». Без потерь было сбито 2 «фиата», «фоккер» ушел с резким снижением. Бомбардировщикам сбросить бомбы на цель не удалось. Один «фиат» сбили совместными усилиями Владимир Пузейкин и испанец Алонсо, второй был сбит американцем Френком Тинкером. После боя 4 истребителя не смогли сесть на свой аэродром из-за плохой погоды и совершили вынужденные посадки на республиканской территории. Посадка 2 И-15 обошлась без поломок, а 2 И-16 потерпели аварии (самолет П. Кузнецова был восстановлен, а Э. Крупмана — разбит полностью).

И-16 два раза безуспешно вылетали на перехват разведчиков.

Таблица 15

Состав истребительной авиации республиканцев в центральной Испании в период с 14 по 28 марта 1937 г. [27]*

Тип самолета и командир подразделения	В строю	В ремонте	Потери				Находятся в Каталонии	Было всего
			Сбито	В авариях и катастрофах	Бомбардировкой	Сели у противника		
Группа (эск.)								
И-16, Колесников	17	7 в Лос-Алькосарасе	6	1	—	—	—	31
Эск. И-15, Осадчий	13	4 в Реусе	9	5	2	2	—	35
Эск. И-15, Лакалле	16	1 в Реусе	6	—	—	—	—	23
Эск. И-15, Зоценко	9	4 в Альбасете	1	1	1	—	—	16
Эск. И-15, Алонсо		2 в Реусе	—	1	—	—	2	5
И-15 командирские	2	1 в Реусе	—	—	—	—	—	3
И-15, школа	1	1 в Реусе	—	—	—	—	—	2
И-15, Попов**	—	—	—	1	—	—	—	1
Всего И-15	41	13	16	8	3	2	2	85

* Часть И-15, указанных как потерянные, после ремонта вошла в строй.

** Так в документах, возможно, что это Ф. А. Сальников.

15 марта

Истребители выполнили 197 вылетов, из них — 154 на перехват и патрулирование, 9 — на разведку, 9 — на разбрасывание листовок, 25 — для удара по наземным войскам. СБ выполнили 8 вылетов. Произошло 3 воздушных боя.

В первом из них истребители перехватили 15 «юнкерсов» и 20 истребителей. Противник лишился 1 или 2 «фиатов». Одну из побед одержал Альберт Баумлер. Потерь, кроме «подломанного» при посадке И-15, не было.

Во втором бою 2 «хейнкеля» атаковали 8 СБ в районе Леданка — Агресилья. 1 истребитель был подбит и ушел с резким снижением. Бомбардировщики потерь не имели.

Третий бой произошел, когда 2 И-16 (Н. Виноградова и П. Путивко) вылетели на разведку и на маршруте встретили 4 «фиата». После боя стороны разошлись без потерь, но при возвращении советские летчики потеряли ориентировку: Николай Виноградов сел вынужденно возле Валенсии и потерпел аварию, Павел Путивко восстановил ориентировку и вернулся на свой аэродром.

И-16 сделали 2 вылета на перехват, «по-зрячему»: 8 истребителей пытались перехватить 3 двухмоторных бомбардировщика и 2 истребителя-разведчика. В обоих случаях противнику удалось уйти.

16 марта

ЦФ. СБ выполнили 20 боевых вылетов, ССС — 15, истребители — 130, из них И-15 — 27 для удара по наземным войскам, И-16 — 11 на прикрытие ССС (штурмовики снова стали действовать днем) и остальные вылеты — на разведку, на перехват и патрулирование.

Произошел крупный воздушный бой. Вылетевшие в 8.00 на штурмовку 17 И-15 встретились с 22 «юнкерсами» и 19 истребителями. В бою погиб л-т Герман Реутов, его И-15 сгорел в воздухе. 2 И-15 потерпели аварии при посадке, летчики-испанцы не пострадали. Противник потерял, по отечественным данным, 3 «фиата» и 1 «юнкерс 86».

И-16 четыре раза вылетали по вызову, в двух случаях противник успевал уйти еще до появления истребителей. В одном вылете 7 И-16, ведомых В. Уховым, удалось перехватить 2 «юнкерса», один из которых был сбит, а второй подбит и ушел со снижением. На победы претендуют звенья Ухова и Шевцова. О четвертом вылете мало что известно.

Правительственная авиация уничтожила аэростат противника, обстоятельства не уточняются.

ЮФ. 6 И-15 перебазировались на аэродром Андухар. Бомбардировщики противника, не встречая противодействия, наносили ощутимые удары по наземным войскам.

17 марта

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не выполняли.

15 Р-Зет второй эскадрильи перелетели на аэродром Темблеке.

ЮФ. 3 СБ сделали 1 вылет и 6 И-15 четыре раза вылетали для удара по наземным войскам.

18 марта

ЦФ. Плохая погода. На гвадалахарском направлении в это время действовало 75 республиканских самолетов. ССС сделали 15 вылетов, Р-Зет — 19 и множество вылетов выполнили истребители.

9 И-15 и 15 И-16 провели бой с 9 «юнкерсами» и 7 «фиатами». Без потерь был сбит 1 «фиат». Победу одержал Валентин Ухов.

16 И-15 во время сопровождения штурмовиков видели «фиаты», но те в воздушной бой не вступили.

3 И-16 вылетали на перехват, но противник ушел до прихода истребителей.

Во время своего первого вылета из 19 Р-Зет 9 не дошли до цели из-за плохой погоды и вернулись. Остальные смогли отбомбиться, но при возвращении 9 самолетов потеряли ориентировку и произвели вынужденные посадки на своей территории. Один Р-Зет скапотировал.

Огнем зенитной артиллерии был сбит 1 «хейнкель» и 1 «юнкерс».

ЮФ. На аэродром Линарес было переброшено 4 ССС. Шестерка И-15 выполнила 3 вылета для удара по наземным войскам.

19 марта

ЦФ.. Плохая погода. На гвадалахарском направлении 3 И-15 производили разведку на бреющем полете.

ЮФ. 4 ССС выполнили 1 вылет и шесть И-15 — 3 вылета для удара по наземному противнику.

20 марта

ЦФ. Республиканские самолеты сделали 2 больших вылета для удара по противнику, кроме этого, истребители выполнили 10 самолето-выле-

тов на разведку и 38 — на перехват. Всего количество самолето-вылетов составило: СБ — 22, ССС — 14, Р-Зет — 8, истребители — 130. За день в воздухе было замечено 53 самолета националистов.

Первый удар по противнику был нанесен с 14.00 до 15.00, в нем приняли участие 11 СБ, 14 ССС, 27 И-15 и 15 И-16. На противника было сброшено 610 бомб и выпущено 75 тысяч патронов. Во время штурмовки огнем с земли был подбит ССС Игнатия Солдатенко. При возвращении самолет был атакован «фиатами» и загорелся в воздухе. Несмотря на разгорающееся пламя, летчик перетянул штурмовик на свою территорию и посадил его на реке. Штурман самолета Петр Жарский погиб. Летчик получил сильнейшие ожоги. Первое, что пришлось сделать Игнатию после посадки — с головой погрузиться в воду. Когда же он выбрался на берег, то потерял сознание. Его раны были столь тяжелы, что в документах Солдатенко упоминали как погибшего. Но летчик усилиями испанских, а позже советских врачей выжил и вернулся в строй*.

Большой воздушный бой произошел в 17.00. 11 СБ, 8 P-Z, 27 И-15 и 13 И-16 столкнулись с группой самолетов противника. Сбитыми оказались 1 вражеский бомбардировщик и 3 «фиата», в том числе — один истребитель сбил штурман СБ А. И. Костиков. Остальные победы были одержаны пилотами И-15, в том числе — 1 «фиат» сбил Ф. Тинкер. Сбитый бомбардировщик — Savoia SM.81 — упал на республиканскую территорию, возле самолета было найдено 12 обгоревших трупов. Кроме этого, на противника было сброшино 188 бомб и выпущено 55,5 тысяч патронов. С республиканской стороны потерь в воздухе не было**. Только в эскадрильи Осадчего на самолетах Эмилио Галера и Ивана Зыканова «сдали» моторы. Зыканову пришлось сесть на аэродроме эскадрильи Лакалле. На земле под бомбами погибло 30 и было ранено 50 бойцов-республиканцев.

В ходе налетов 2 СБ экипажей Г. Тхора и Г. Сковородникова получили по одной пробоине от огня истребителей националистов.

3 И-16 вылетали на перехват 2 «хейнкелей», но те ушли до подхода истребителей. 6 И-16 «по-зрячему» пытались перехватить двухместный «Хейнкель». Андрей Морозов расстрелял все патроны, но «немцу» удалось уйти. При возвращении произошла небольшая поломка самолета П. Акуленко.

Два раза вылетали на перехват летчики на И-15 из эскадрильи Осадчего. Потерь противнику нанесено не было, но при посадке скапотировал самолет испанца «Кальбо» (вероятно, Альфонсо Кальво Ортис (Alfonso Calvo Ortiz).

1 франкистский самолет уничтожил на аэродроме Барахас Р-5 ССС.

6 И-15 выполнили 2 вылета по наземным войскам, два — на перехват двух «юнкерсов» и разведчика. Противнику в обоих случаях удалось уйти.

21 марта

Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не предпринимали.

На аэродроме Альбасете во время подвески бомб на СБ одна 100-кг бомба выпала и взорвалась. 7 человек из испанского обслуживающего персонала погибли, еще 3 ранено, самолет разбит полностью.

22 марта

Плохая погода. Только вечером несколько истребителей смогло слетать на разведку. У противника также было замечено в воздухе несколько самолетов.

* Отважный летчик и великолепный командир погиб 14 апреля 1943 г. при авианалете противника на аэродром 240-го истребительного авиаполка, которым он командовал. «Тяжкое горе постигло наш полк», — писал позже в своих воспоминаниях Иван Кожедуб, бывший тогда еще рядовым летчиком этого полка.

** В одном из документов есть информация о сбитом в этом бою И-15 с летчиком-испанцем

23 марта

ЦФ. Утром пара И-15 два раза вылетала на разведку, оба раза самолеты возвращались из-за плохой погоды.

Около 11.00 1 Ju 86 бомбил аэродром Алкала, погиб комендант аэродрома и 3 человека было ранено. 7 И-16, взлетевших на перехват, сделать ничего не смогли. Совершая посадку после боевого вылета, на мокром аэродроме при сильном боковом ветре самолет П. Акуленко снова получил поломки.

В 14.00 32 И-15 и 13 ССС на гвадалахарском направлении сбросили на противника 440 бомб и выпустили 15 тысяч патронов.

Еще один вылет был сделан истребителями на перехват 9 «юнкерсов», которые смогли благополучно уйти, скорее всего успев отбомбиться по республиканским войскам.

ЮФ. Для ударов по наземным частям И-15 выполнили 10 самолето-вылетов и ССС — 8.

В связи с плохой погодой и наступившим затишьем на фронтах «основной массе правительственной авиации производился ремонт материальной части».

24 марта

ЦФ. Плохая погода. Истребители сделали несколько вылетов на разведку. 4 И-16 вылетали на перехват разведчика, которому удалось уйти.

В эскадрилье Осадчего при вылетах на разведку в звеньях Карлоса Гуаса и Леонида Русака произошло два отказа моторов на взлете. К счастью, обошлось без жертв и поломок.

ЮФ. 6 И-15 выполнили три и 4 ССС два вылета для удара по наземным частям. Шестерка истребителей выполнила один вылет на разведку.

25 марта

ЦФ. Республиканская авиация летала на разведку и перехват.

Первый вылет на перехват в 8.45. 10 И-16 вылетели «по-зрячему», но противнику удалось уйти.

В 11.30 и в 13.00 по вызову поднималось звено Лакеева, но встреч с противником не произошло.

В 17.30 с Алкалы на перехват поднялись 5 И-16 — к аэродрому со стороны солнца приближались 2 Ju 86. Помешать им не успели, и после бомбардировки двум И-16 потребовался заводской ремонт, летчик и техник были ранены. Бомба взорвалась возле взлетавшего на перехват И-16 Павла Путивко. Взрывной волной самолет был перевернут, а летчик ранен осколком в голову*. Пять взлетевших истребителей (В. Ухов, П. Поляков, И. Лакеев, Ф. Пруцков и И. Кравченко) считают, что 1 «юнкерс» им удалось сбить. Взлетевшие на помощь 5 И-15 противника не догнали.

Успехов добилась республиканская зенитная артиллерия. 1 «юнкерс» был сбит, еще 2 — повреждены. Рядом со сбитым самолетом, упавшим на республиканской территории, возле леса у Эль-Прадо, был найден труп итальянца. Согласно иностранным источникам, это был Henschel Hs 123 «Легиона Кондор». Пилотировавший его фельдфебель Эмиль Рюкерт** выпрыгнул с парашютом и погиб на земле в перестрелке с республиканскими солдатами.

Однако в Российском государственном архиве кинофотодокументов сохранились кадры с эпизодом допроса пленного немецкого летчика, который назвался Рудолфом Рюкером (Rudolf Ruker). Возможно, что речь идет об одном и том же немецком летчике.

При пробе мотора И-15 в воздухе произошел его отказ. Алонсо Хименес потерпел аварию при посадке.

* Ранение оказалось тяжелым, и в Испании Путивко больше летать не пришлось. Он попал в госпиталь, выйдя из которого в мае был отправлен на родину.

** По другим данным, унтер-офицер Конрад Рюкерт (Konrad Ruckert.).

ССС выполнили ночной вылет, при возвращении из которого 3 самолета потеряли ориентировку и произвели вынужденные посадки на своей территории. Самолеты, вернувшиеся на аэродром, подверглись бомбардировке — 2 машины были повреждены.

ЮФ. СБ выполнили 6 самолето-вылетов, И-15 — 18 и ССС — 6, все вылеты — против наземных войск. Вторая эскадрилья (9 Р-Зет) перелетела на аэродром Линарес Южного фронта.

26 марта

ЦФ. И-15 выполнили 34 боевых вылета. 4 истребителя летали на разведку, и два раза 15 самолетов вылетали на перехват. И в первом случае (5 бомбардировщиков), и во втором (8 «фиатов») противник уходил. Звено И-16 И. Лакеева вылетало по вызову, встреч с противником не имело. Во время одного из этих вылетов из 10 самолетов эскадрильи Осадчего 4 самолета вернулись раньше времени: один сразу после взлета (отказ мотора) и три — немного позже (также, видимо, из-за проблем с двигателями).

Согласно журналу эскадрильи И-15, американец А. Баумлер, возвращаясь с разведывательного полета, разбил на посадке свой И-15. Самолет сгорел, сам он при этом не пострадал*.

ЮФ. 8 Р-Зет и 6 И-15 выполнили вылет по наземным войскам. 6 И-15 поднимались на перехват 3 «юнкерсов» и 5 истребителей, но последние ушли. При посадке скапотировал Р-Зет.

* По дневнику боевых действий, инцидент произошел на ЮФ, а самолет пилотировал испанец.

27 марта

ЦФ. Весь день республиканская авиация совершала боевые вылеты. Истребители выполнили 8 самолето-вылетов на разведку, 16 И-16 и 22 И-15 вылетали на перехват 3 Ju 86 и 7 «самолетов неизвестного типа». Бой с бомбардировщиками и «мессершмиттами» (скорее всего, были именно они) не состоялся — противник успел уйти.

АФ. СБ выполнили 19 самолето-вылетов на теруэльском участке.

ЮФ. 9 Р-Зет, 4 ССС и 12** И-15 выполнили вылет против наземных войск. 12 И-15 вылетали на перехват 9 «юнкерсов», прикрытых 12 истребителями, но противник успел уйти.

На Северный фронт, где в этот момент самолетов истребителей было гораздо больше, чем пилотов, было направлено 10 летчиков-истребителей с Центрального фронта.

** Дата и количество дополнительно перебазировавшихся на ЮФ И-15, в документах не указаны.

28 марта

ЦФ. Плохая погода. СБ, Р-Зет и ССС не летали. И-15 сделали 10 вылетов на разведку.

АФ. Республиканские самолеты выполнили 18 самолето-вылетов.

ЮФ. 3 И-15 вылетали на перехват, но противника не обнаружили, 3 истребителя — на разведку.

29 марта

ЦФ. Истребители произвели 56 самолето-вылетов, большей частью на перехват. Встреч с противником в воздухе не отмечено.

В 15.25 на очередной перехват «юнкерсов», появившихся в районе Мадрида, поднялись 6 И-15 — звенья В. Кузнецова и К. Гуаса. Противнику удалось уйти. При посадке в 15.50 самолет Карлоса Гуаса зацепился за дерево и разбился, летчик погиб***.

*** Данная информация из журнала эскадрильи, по дневнику боевых действий, инцидент произошел на ЮФ.

ЮФ. 6 ССС и 15 И-15 выполнили вылет по наземным войскам. Во втором вылете 10 И-15 поднимались на перехват 7 «фиатов», последним удалось уйти в облака.

30 марта

ЦФ. 4 И-15 и 1 СБ летали на разведку, И-16 сделали 11 вылетов на перехват.

ЮФ. 4 ССС и 7 Р-Зет под прикрытием И-15 нанесли удар по наземным войскам.

Ночью 4 «юнкерса» бомбили аэродром Андухар, где проводились ночные тренировочные полеты эскадрильи И-15. К моменту подхода вражеских бомбардировщиков тренировки уже закончились, пилоты разошлись спать, мер по рассредоточению и укрытию техники предпринято не было. В результате сгорел 1 И-15, 2 машины были повреждены. Кроме того, было уничтожено 2 грузовых автомобиля и автостартер.

31 марта

ЦФ. Истребители выполнили 15 самолето-вылетов на разведку. 3 И-15 вылетали на перехват разведчика, но он ушел.

ЮФ. Республиканская авиация сделала 44 самолето-вылета, в том числе — 3 И-15 разбрасывали листовки, а 9 И-15 — безрезультатно вылетали на перехват.

Таблица 16

Состав авиации франкистов на 31.03.37 г. [123]

	CR.32	Bf 109	Ro.41	Истр	He51	Br XIX	He 46	Ro.37	He 70	He 45	Поля боя	SM.81	Ju 52	Другие	Бомб	Всего
Север	10	9	—	19	35	9	14	—	10	7	75	—	25	16	41	135
Логроньо	18	—	—	18	—	—	—	10	—	—	10	—	—	—	—	28
Центр	10	—	—	10	5	—	—	15	—	—	20	14	—	4	18	48
Юг	24	5**	3	32	6	10	—	6	—	—	22	2	12	—	14	68
Африка	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	9	—	3	—	3	12
Майорка	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	12
Всего	68	14	3	85	46	28	14	31	10	7	136	22	40	20	82	303

** В сборке.

9. БОИ ПОД МАДРИДОМ И ТЕРУЭЛЕМ (апрель 1937 г.)

Всю первую половину апреля на сухопутном фронте шли сильные бои в пригороде Мадрида — парке Каса-дель-Кампо. За две недели боев республиканцы потеряли на этом участке около 2 тысяч человек убитыми и ранеными, а также 28 танков. Бои на этом участке продолжались до середины апреля, когда начались бои под Теруэлем.

С наступлением затишья под Мадридом был отмечен случай братания националистов с бойцами 39-й правительственной бригады. В расположении республиканцев появилось 30 солдат противника во главе с подполковником. Чем закончилось братание — неизвестно.

16 апреля началось второе наступление республиканцев на Теруэль. К 21 апреля они захватили в плен около 100 человек, а в виде трофеев — 400 винтовок, 500 тысяч патронов, 2 105-мм орудия, 4 75-мм орудия, 5 мортир, 17 пулеметов. Хотя в целом заметных успехов добиться не удалось: «Республиканские части наступают вяло».

Одновременно республиканцы проводили отвлекающие наступления под Уэской и Сарагосой, которые по замыслу должны были притянуть к себе часть сил противника. Действия на этих второстепенных участках были малоактивные и позволили франкистам перебросить к Теруэлю дополнительные силы. В результате противник к 23 апреля смог остановить республиканцев, а 25 апреля попытался сам перейти в контрнаступление.

Тем временем, сосредоточив на Северном фронте бóльшую часть своей авиации, 31 марта франкисты перешли в наступление на Бильбао. Правительственной авиации на этом театре боевых действий было мало, и республиканское командование пыталось ее усилить переброской части сил из центральной зоны. Однако в апреле удалось перебросить (видимо, через Францию с промежуточной посадкой на ее территории) на СФ только 6 Koolhoven FK 51, представлявших весьма сомнительную боевую ценность.

В конце апреля произошли перестановки среди советских советников в руководстве республиканской авиации. Командующий истребительной авиацией Петр Пумпур возвратился в СССР, его место занял п-к Николай Федосеев. На СФ был отправлен п-к Федор Арженухин, его место занял А. Е. Златоцветов. Командиром группы СБ вместо Златоцветова был назначен Иван Проскуров.

18 апреля началась командировка в Испанию ст-ны* Ивана Карпова, летчика 35-й иаэ 56-й иаб КВО. Его первая попытка попасть к месту назначения не увенчалась успехом. 23 января 1937 г. он и двое его товарищей были арестованы в Швейцарии и после освобождения, вероятно, вернулись в СССР. За участие в боях на И-15 И. Карпов был награжден двумя орденами Красного Знамени, вторым из них — посмертно. 8 июля 1937 г. Иван Карпов погиб в воздушном бою.

22 апреля для замены командира группы И-15 И. Копца отправился в командировку м-р Павел Шустов, орденоносец, командир 40-й иаэ 83-й иаб БВО**.

* По другим данным — лейтенант.

** Командировка Шустова закончилась 22.10.37 г.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

1 апреля

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не предпринимали, за исключением 2 республиканских СБ, вылетавших на разведку, и 3 И-16, вылетавших на перехват по ложному вызову.

ЮФ. 8 СБ бомбили ж.-д. станцию Кордова. И-15 выполнили 6 вылетов на разведку, 8 — по наземным войскам и 9 — на перехват 6 «фиатов». «Фиаты» скрылись в облаках, а у одного И-15 при возвращении перегрелся мотор, и он сел вынужденно на своей территории в районе Санта-Круса.

2 апреля

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны, кроме 2 СБ, которым в этот день лишь частично удалось выполнить разведку, боевых вылетов не совершали.

ЮФ. Республиканцы совершали только разведывательные вылеты.

3 апреля

ЦФ. 1 СБ летал на разведку. С этой же задачей вылетало 8 И-15. 3 И-16 поднимались на перехват разведчика, которому удалось уйти.

ЮФ. Произошел один воздушный бой. Группа из 14 И-15 (6 самолетов — в ударной группе и 8 — в прикрывающей) вылетела для удара по наземным войскам. После выполнения задачи ударную группу атаковали 4 «фиата». В завязавшемся бою было сбито 2 «фиата» — один самолет упал на своей территории, второй — на нейтральной. 1 И-15 получил 5 пробоин.

4 апреля

ЦФ. На боевые задания летали 14 СБ (бомбардировка), 29 И-15 (разведка и штурмовка), И-16 два раза (3 и 4 самолетами) вылетали на перехват разведчика, но противнику удавалось уйти.

ЮФ. 6 Р-Зет и 5 ССС нанесли удар по врагу, 10 И-15 летали на разведку.

Авиация националистов действовала в основном на Южном и Северном фронтах. На Центральном фронте активность противника в воздухе минимальна.

5 апреля

ЦФ. На боевые задания летали 6 СБ, 9 Р-Зет, 14 И-15 и 26 И-16.

10 И-16 вылетали на перехват, но противника не встретили.

3 СБ перелетели на аэродром Сан-Хавиер для ударов по кораблям противника.

ЮФ. Плохая погода, обе стороны не летали.

6 апреля

ЦФ. На боевые задания летали 8 И-15 и 3 И-16, все вылеты — на разведку. 9 И-15 перелетели на аэродром Лерида Арагонского фронта.

ЮФ. На боевые задания вылетали 19 СБ, 7 Р-Зет, 5 ССС и 18 И-15. 7 истребителей безрезультатно вылетали на перехват.

7 апреля

ЦФ. И-15 выполнили 9 боевых вылетов, в том числе 3 — на безрезультатный перехват.

АФ. На боевые задания летали 4 бомбардировщика и 11 истребителей.

Противник бомбил республиканские войска. Встреч в воздухе не было.

ЮФ. На боевые задания летали 13 Р-Зет, 10 ССС и 19 И-15. В воздухе были замечены 7 «фиатов», которые от воздушного боя уклонились.

8 апреля

ЦФ. 1 СБ, 6 И-15 и 3 И-16 летали на разведку.

АФ. Обе стороны совершали боевые вылеты, воздушных боев не отмечено.

ЮФ. На боевые задания вылетали 9 СБ, 9 Р-Зет, 5 ССС и 6 И-15. При посадке произошла поломка СБ с испанским экипажем. Самолет снес шасси, погнул винт и помял радиатор.

9 апреля

ЦФ. На мадридском направлении республиканская авиация выполнила 56 боевых вылетов: СБ — 9, Р-Зет — 19, И-15 — 26, И-16 — 2. В районе Каса-дель-Кампо на противника было сброшено 368 бомб и выпущено 15 тысяч пуль. Самолеты И-16 летали на разведку.

АФ. Республиканская авиация совершила 44 самолето-вылета.

ЮФ. На боевые задания вылетали 2 СБ, 12 Р-Зет, 8 ССС. Количество вылетов, сделанных И-15 — неизвестно.

Противник утром 6 самолетами бомбил аэродром Андухар, сбросив 36 бомб. Находившиеся в воздухе И-15 попытались, но не смогли помешать противнику.

Произошло три серьезные поломки — один СБ на посадке и два Р-Зет на взлете. Пострадавшие самолеты были отправлены в заводской ремонт.

10 апреля

ЦФ. На мадридском направлении удару подверглись войска противника в районе Каса-дель-Кампо, на которые было сброшено 406 бомб. В этом вылете приняло участие 3 СБ, 12 Р-Зет, 9 ССС и 36 И-15. 3 И-16 летали на разведку, 10 И-16 два раза патрулировали над Мадридом, 3 самолета вылетали по вызову и 3 истребителя «по-зрячему» на перехват 2 Ju 86, которым удалось отбомбиться по Барахосу и скрыться в облаках.

ЮФ. Р-Зет выполнили 12, а И-15 — 17 боевых вылетов. При возвращении 9 И-15 после штурмовки наземных войск они встретились с 3 трехмоторными бомбардировщиками и 13 «фиатами», «но воздушного боя не состоялось».

Зенитная артиллерия подбила «юнкерс» противника, который ушел с резким снижением.

11 апреля

ЦФ. Плохая погода. 5 Р-Зет бомбили войска противника в Каса-дель-Кампо, 2 И-15 летали на разведку. При возвращении 1 Р-Зет оторвался от строя, потерял ориентировку и сел вынужденно на своей территории.

АФ. У 2 И-15 на взлете «обломались лопасти винта», оба самолета временно вышли из строя.

ЮФ. 3 СБ бомбили Мотриль.

12 апреля

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны не летали.

АФ. Отмечена одна бомбардировка противником республиканских войск.

Таблица 17

Состав и дислокация республиканских ВВС в центральной Испании (по состоянию на 12 апреля 1937 г.) [8]

Тип самолета	Подразделение	Командир подразделения	Самолетов		Дислокация
			В строю	В ремонте	
Истребители	Группа	Пумпур (зам. — Копец)			
И-16	Эскадрилья	Колесников	20	4-текущий	Темблеке
И-15	Эскадрилья	Зоценко	11	2	Андухар
И-15	Эскадрилья	Осадчий	15		Костихинели (Каталония)
И-15	Эскадрилья	Лакалле*	16	11	Гвадалахара
СБ	Группа	Златоцветов			
СБ	Эскадрилья	Харьковский	7	1	«Айрия»

* В оригинале — «друг».

Окончание табл. I7

Тип самолета	Подразделение	Командир подразделения	Самолетов		Дислокация
			В строю	В ремонте	
СБ	Эскадрилья	Проскуров	5		Вильяр-дель-Асобиспо
СБ	Звено	Поздняков	3		Сан-Хавиер
ССС	Группа	Гусев			
ССС	Эскадрилья	Левский*	4		Санта-Крус
ССС	Эскадрилья	Стрелков	10		«Вильяр-де-Синтяго»
ССС	Отряд	Червяков	5	1	Алькала
Р-Зет	Группа	Котов			
Р-Зет	Эскадрилья	«друг»	12	2	Мадридехос
Р-Зет	Эскадрилья	«друг»	7	2	Линарес
Р-Зет	Эскадрилья	«друг»	6	3	Вильяфранка

* В оригинале — Левекин.

Таблица I8

Численность и состояние самолетного парка республиканских ВВС в центральной Испании (по состоянию на 12 апреля 1937 г.) [8]

Самолеты	В строю	В школах командования	В распоряжении ремонте	В текущем ремонте	В заводском	Всего
И-15	42	2	2	5	8	59
И-16	20	—	—	4	—	24
СБ	15	—	—	1	1	17
ССС	19	—	—	1	—	20
Р-Зет	25	—	—	7	—	32
Всего	121	2	2	18	9	152

I3 апреля

ЦФ. СБ выполнили 9 боевых вылетов на бомбардировку, 12 И-15 штурмовали наземные войска, 4 И-15 и 2 И-16 летали на разведку.

АФ. СБ сделали 3 боевых вылета.

Отмечено 17 пролетов самолетов противника.

I4 апреля

ЦФ. Плохая погода. Обе стороны не летали.

ЮФ 6 ССС и 11 И-15 нанесли удар по наземным войскам. При посадке на аэродроме под одним из штурмовиков взорвалась несброшенная 10-кг бомба. Самолет получил незначительные повреждения. Еще один Р-5 ССС был обстрелян своими войсками во время перелета с одного аэродрома на другой. Командир группы ССС Ефим Червяков и штурман Арсений Сиренко произвели вынужденную посадку в районе Пуэртольяно. Хотя повреждения были и незначительные, ремонт, производимый на месте, затянулся.

I5 апреля

ЦФ. СБ выполнили 7 боевых вылетов, 6 И-16 вылетали по вызову. На аэродром Лирия Арагонского фронта перелетели 12 Р-Зет, 12 ССС и 12 И-15.

ЮФ. 7 Р-Зет и 11 И-15 нанесли удар по наземным войскам.

16 апреля

ЦФ. СБ бомбили ж.-д. станции.

АФ. 65 республиканских самолетов на теруэльском участке фронта выполнили 186 самолето-вылетов, в том числе СБ — 22, Р-Зет — 24, ССС — 30, И-15 — 78. Произошел воздушный бой между И-15 и 5 He 51. В этом бою был сбит и погиб Луис Туя (Luis Tuya), летчик, прибывший защищать Испанскую Республику из Уругвая. По советским данным, в этом бою националисты также лишились одного истребителя. Кроме того, во время бомбардировочного налета 20 самолетов противника был сбит 1 «фиат»*.

ЮФ. При возвращении с разведывательного полета два из трех И-15 потерпели аварии при посадке. Один «подломал шасси», второй был разбит. Летчик Павел Головнев при этом получил легкие ранения.

* Причина потери не уточняется.

17 апреля

ЦФ. Несколько И-15 и 2 И-16 летали на разведку.

АФ. Республиканская авиация произвела 189 самолето-вылетов: СБ — 23, Р-Зет — 12, ССС — 6, И-15 — 148.

Произошел воздушный бой. Встретились эскадрилья И-15 Осадчего и испанская франкистская эскадрилья 2-E-2 на He 51. Результат оказался для противника весьма печальный — было сбито 4 «хейнкеля». Один самолет упал на линии фронта, три — на республиканской территории. 2 истребителя франкистов были подбиты, но смогли перетянуть на свою территорию. Республиканцы потеряли 1 самолет и 1 летчика. И-15 испанца Альфонсо Калво Ортиса (Alfonso Calvo Ortiz), *«будучи подбитым, врезался в «хейнкель», оба самолета упали на правительственную территорию»*. Гражданские войны отличаются особой жестокостью. Как выяснилось позже, в этих машинах погибли летчики, служившие до путча вместе в одной части и хорошо знавшие друг друга.

По воспоминаниям Осадчего, ему в этот день удалось одержать две победы: он сбил один «хейнкель», когда тот пытался атаковать республиканский истребитель, и еще один, выходивший поврежденным из боя. Зарубежные источники подтверждают потерю всего двух «хейнкелей», в одном из которых погиб бывший товарищ Альфонсо Кальво, националист Хаиме Пальмеро Пальмета (Jaime Palmero Palmeta), а вторым сбитым, вероятно, являлся ас Хавиер Аленде Исаси (Javier Allende Isasi), имевший 7 побед.

ЮФ. Республиканские самолеты наносили удары по наземным войскам.

18 апреля

ЦФ. 1 СБ летал на разведку и 3 И-16 патрулировали над своим аэродромом.

АФ. На боевые задания летали 9 СБ, 3 Р-Зет, 12 ССС и 21 И-15. Встреч с противником в воздухе не произошло.

ЮФ. Обе стороны бомбили наземные войска, воздушных боев не было.

19 апреля

ЦФ. 2 СБ под прикрытием 2 И-16 летали на бомбардировку.

АФ. На боевые задания летали 9 СБ, 11 Р-Зет, 18 ССС и 29 И-15. 2 И-15 на посадке при сильном ветре скапотировали, подломав винты и шасси.

ЮФ. На боевые задания летали 6 Р-Зет, 4 ССС и 19 И-15. При посадке 2 И-15 получили поломки: один скапотировал (летчик Леонид Русак получил легкое ранение), второй повредил шасси.

20 апреля

ЦФ. СБ вылетали на бомбардировку ж.-д. станции Сигуэнса и разведку.

АФ. По неполным данным, СБ произвели 3 боевых вылета, ССС — 11 и И-15 — 29.

ЮФ. В районе южнее Пеньярройи произошел воздушный бой. 2 «фиата» атаковали группу из 7 Р-Зет, которую должны были прикрывать 6 И-15. Противнику удалось повредить 2 Р-Зет, которые все же смогли совершить посадки на своем аэродроме. На одном Р-Z был убит летчик-наблюдатель, самолет получил 7 пробоин, на втором — пробиты радиатор и бензобак.

21 апреля

ЦФ. На разведку и бомбардировку ж.-д. станции Вальядолид летал экипаж СБ в составе летчика Григория Тхора, штурмана Андрея Конотопова и стрелка Колосова. Никакого противодействия встречено не было, бомбы легли точно в цель, и летчик решил сделать вираж — посмотреть на пожар. В это время самолет был обстрелян слабым огнем зенитной артиллерии и спустя короткое время подвергся нападению 3 «фиатов». После того как были обнаружены истребители противника, Тхор (как он сам это описал в отчете) услышал возбужденный голос стрелка: *«Смотрите, смотрите, товарищ командир», а его взору предстал «фиат», который «сыпался хвостом вниз, а из головной части его тянулась черная полоса дыма с пламенем».* Остальные истребители больше попыток атаковать не предпринимали.

АФ. По неполным данным, СБ произвели 5 боевых вылетов, Р-Зет — 6 и И-15 — 9.

ЮФ. 8 И-15 перелетели в Альбасете для ремонта матчасти и отдыха летного состава. Противник организовал воздушный мост с осажденным гарнизоном монастыря Санта-де-ла-Кабеса (14 км с. Андухара) и бомбил республиканские наземные войска.

22 апреля

На ЦФ и ЮФ боевых вылетов не было.

АФ. Республиканская авиация выполнила 71 самолето-вылет: СБ — 15, Р-Зет — 18 и И-15 — 38. На аэродромах произошло две поломки. В одной из них СБ при посадке «подломал плоскость и шасси», во второй — на аэродроме один И-15 врезался в другой. Оба управлялись испанскими летчиками, самолеты после столкновения требовали капитального ремонта.

23 апреля

ЦФ. Обе стороны, кроме разведывательного вылета 2 И-16, полетов не производили.

АФ. По неполным данным, СБ произвели 1 боевой вылет, Р-Зет — 5 и И-15 — 6.

24 апреля

ЦФ. 18 И-15 прикрывали наземные войска, 2 СБ летали на разведку. 13 Р-Зет и 16 И-15 вернулись с Арагонского фронта к Мадриду.

25 апреля

Плохая погода. Республиканская авиация не летала. Противник проводил разведку в море на Южном фронте. Зенитчиками республиканских кораблей один разведчик был сбит.

Таблица I9

Численность и состояние самолетного парка республиканских ВВС в центральной Испании по состоянию на 25 апреля 1937 г. [9]

Типы самолет	В строю	В ремонте	Примечание
И-15	38*	12	
И-16	17	7**	
СБ	14***	3	У двигателей осталось 30 – 40 часов моторесурса
ССС	18	2	У двигателей осталось 35 часов моторесурса, в наличии 3 запасных мотора
Р-Зет	25	6	

* В том числе 15 самолетов с выработанным ресурсом моторов.

** В документах – 17, но это явная ошибка, должно быть – 7.

*** В том числе 5 машин без двигателей.

26 апреля

ЦФ. 2 СБ летали на разведку. Ночью до 20 «юнкерсов» бомбили Алкалу, разрушив 15 домов. Зенитной артиллерии удалось повредить 1 бомбардировщик, который «ушел со снижением».

АФ. 8 СБ бомбили наземные части. Противник два раза бомбил республиканские части, нанеся им большие потери. В Селадасе был разрушен штаб северного сектора Арагонского фронта. Среди погибших – начальник штаба, много раненых.

3 СБ летали на бомбардировку кораблей, но найти их не удалось. Приземлились бомбардировщики на аэродроме Сан-Хавиер.

ЮФ. Противник появлялся группами численностью до 21 самолета. Ружейным огнем был сбит «ромео».

27 апреля

Плохая погода.

ЦФ. 2 СБ летали на разведку.

АФ. 2 СБ бомбили наземные части. 3 СБ летали на бомбардировку крейсеров националистов «Канариас» и «Балеарес», но найти их не удалось. Позже 2 СБ вылетали с той же задачей, но, найдя корабли, бомбили их неточно.

28 апреля

Плохая погода. Боевые вылеты были только на Арагонском фронте.

АФ. 5 СБ сделали вылет на бомбардировку. Противник весь день производил разведывательные полеты. В 17.00 32 самолета бомбили республиканские войска, нанеся им значительные потери.

Во время тренировочного полета погиб командир отряда Р-5 ССС Александр Стрелков: *«При выводе самолета из петли на высоте 600 м у него отделились обе плоскости, самолет разбит»*.

29 и 30 апреля

Плохая погода. Республиканская авиация боевых вылетов не производила.

Противник 29 апреля сделал 2 одиночных вылета на бомбардировку Валенсии и транспорта с оружием в Картахене. 30 апреля из Севильи в Рим вылетел Ju 52 с группой немцев, закончивших командировку в Испании. До Италии самолет не долетел. Среди погибших пассажиров находились 2 летчика-истребителя: Курт фон Гильза (Kurt von Gilsa) и Эрнст Мратцек (Ernst Mratzek), каждый из которых имел на счету по одной победе.

IO. ЗАТИШЬЕ. (май 1937 г.)

С середины мая по середину июня 1937 г. в Испанию прибыла самая многочисленная группа советских летчиков, в том числе — 59 истребителей. До места назначения они добирались разными путями: кто поездом или пароходом во Францию и оттуда самолетами в Испанию, кто — напрямую пароходом из советских черноморских портов.

В это же время в Испанию были доставлены 62 И-16 непосредственно с завода № 21; последняя партия из 31 истребителя И-15 95-й бакинской иаб; 31 СБ с завода № 22; 62 Р-Зет (50 — со склада № 2 в Рогани и 12 самолетов из 107-й авиабригады в Серпухове). С каждой партией в 31 самолет прибыло по 10 запасных двигателей, а также отдельно было получено 100 запасных моторов к истребителям и 100 двигателей к СБ, другие запчасти, бомбы и патроны.

К отправке в Испанию для проведения испытаний в боевых условиях были подготовлены 2 И-15 с РС-82, 5 И-16 с двумя ШКАС и двумя ШВАК (20-мм), 3 И-16 с двумя ШКАС и двумя ШВАК (12,7-мм). Об этом Алкснис 3 мая 1937 г. доложил Ворошилову. Планировалось вместе с опытными самолетами направить двух летчиков из НИИ ВВС — Анатолия Серова и Вячеслава Кравченко, а также несколько инженеров и техников. Но «добро» на отправку опытных самолетов так и не было получено. В Испанию были отправлены только летчики.

24 мая в Испанию прибыл комбриг Евгений Саввич Птухин, бывший командиром 142-й иаб. Птухин возглавил группу республиканских истребителей.

Прибытие большого числа новых самолетов и летчиков теоретически должно было кардинальным образом изменить ситуацию в воздушной войне — республиканская авиация имела все основания завоевать господство в воздухе. Однако этого не произошло.

Вся партия прибывших И-16 (31-я серия, з/н 5210217-5210278) оказалась бракованной и практически малопригодной для боевых действий. Формально поступившие И-16 были 5-го типа, в действительности они имели отличие от выпущенных ранее машин, обозначенных тем же 5-м типом. Главное отличие «нового» И-16 тип 5* от «старого» И-16 тип 5 заключалось в установке другого двигателя — М-25А (начиная с 25-й серии), который был немного мощнее М-25. Кроме, этого новый И-16 имел воздушный винт меньшего диаметра. Другие изменения, о которых просили летчики (усиление вооружения, установка козырька кабины и бронеспинок) не были внесены. Конструкторы и производственники поставили новый, неопробованный двигатель и снизили прочность планера. Возможно, это давало на испытаниях прибавку нескольких километров в час к максимальной скорости. А на практике оказалось, что крылья новых И-16 отваливались в воздухе, двигатели «сдавали» (т. е. выходили из строя) после считанных часов работы. Подробно об этом сообщается в письме инженера Стоклицкого от 8 июля 1937 г., полностью приведенном в приложении № 22. Кроме Стоклицкого, отмечали этот факт и другие советники. *«Катастрофы на И-16 вызвали резкое недовольство летного состава, эти явления все увязывали с вредительством на заводе»*, — докладывал 28.08.37 г. п-к П. А. Котов [13]. Уделил внимание данной проблеме в своем докладе от 20.12.37 г. и полковой комиссар С. Ф. Агальцов: *«Конечно, были и есть целый ряд явлений в нашей жизни, которые отрицательно, влияли и влияют на настроение летного состава. К таким явлениям относятся: присылка нам вредительски построенных самолетов «И-16» с мотором М-25 (апрель—май). В этих моторах мы находили стружку и тряпки; эти моторы очень плохо работали, дребезжали и трясли. Не было почти ни одно-*

* Авторитетнейший специалист российской и советской авиации В. Б. Шавров в своей книге «История конструкций самолетов в СССР» (М., 1986) называет этот самолет И-16 тип 6. В данной книги для обозначения И-16 с М-25А также используется название тип 6.

го вылета, чтобы у кого-либо мотор не сгорел. Часть самолетов этой серии, присланная нам, не была опробована в воздухе даже на заводе.

В результате, как известно, мы понесли серьезные потери вне боя, когда на простом пилотаже ломалась консоль правой или левой плоскости. Так погибли товарищи Колесников и Лесников. Не исключена возможность, что та же консоль явилась причиной гибели тов. Моисейко (правильно — Мосейко. — *Примеч. авт.), Бурова, Аржанова (правильно — Оржанов. — Примеч. авт.), а возможно еще кое-кого»* [16].

Усиливать крылья республиканским И-16 пришлось своими силами. Исправить же конструктивные недостатки двигателя на месте не удалось. В таком виде самолеты были введены в строй, и летчикам пришлось на них воевать. Но что это был за истребитель? Двигатель мог отказать в любую минуту, а пока работал — перегревался так сильно, что термометр зашкаливал и стрелка выходила на второй круг. В результате летчики боялись не только вести воздушные бои, но и просто летать на таком истребителе.

Таблица 20

Состав группы советских летчиков-истребителей, прибывших в Испанию в мае–июне 1937 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Алферов М. А.	К/з 41 иаэ 83 иаб БВО	27.08.37 г.	
2	Л-т Антонов Е. С.	К/з 35 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
3	л-т Архипов Г. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	18.10.37 г.	
4	Астахов С. Ф.	К/з 33 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в а/к 26.07.37 г.
5	Л-т Бураков С. Н.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
6	Л-т Буров П. И.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 14.06.37 г.
7	Л-т Бутрым П. П.	К/з 116 иаэ МВО	28.01.38 г.	
8	Ст. л-т Веревка В. И.	К/о 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 25.07.37 г.
9	Л-т Волощенко Н. А.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 04.11.37 г.
10	Л-т Воронин И. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	По ранению
11	Ст. л-т Демидов Н. Ф.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	
12	Ст. л-т Долгий В. П.	К/о 34 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 18.07.37 г.
13	Л-т Дьяконов Н. А.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 07.07.37 г.
14	Евсевьев И. И.	К/о 34 иаэ 56 иаб КВО	29.09.37 г.	
15	К-н Еременко И. Т.	К/о 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	06.02.38 г.	
16	Л-т Ерохин Л. М.	И/тп 34 иаэ 56 иаб КВО		погиб в в/б 25.06.37 г.
17	Л-т Жунда В. Я.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	
18	Л-т Зангиев А. Х. М.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 02.09.37 г.
19	Л-т Иванов Н. С.	М/л 34 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
20	Карпов И. М.	Л-к 35 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 08.07.37 г.
21	Л-т Кириллов А. И.	К/з 12 иаэ 111 иаб ЛВО	23.01.38 г.	
22	Л-т Козырев Н. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	
23	Л-т Колосов Ф. П.	К/з 11 иаэ 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 13.07.37 г.
24	Л-т Комаров Д. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
25	Л-т Косенков И. И.	К/з 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	28.01.38 г.	
26	Л-т Кравченко В. М.	Ст. л-к НИИ ВВС	11.01.38 г.	
27	Л-т Кузнецов С. А.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	
28	Ст. л-т Лозыченко А. Г.	К/з 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
29	Л-т Макарычев В. А.	М/л 12 иаэ 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 25.07.37 г.
30	Л-т Максимов Ф. Е.	М/л 11 иаэ 111 иаб ЛВО	28.01.38 г.	
31	Л-т Мастеров Г. А.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
32	Ст. л-т Минаев А. Е.	И/тп 117 иаэ МВО		Погиб в в/б 15.07.37 г.
33	Л-т Мищенко И. П.	Л-к 34 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	

Окончание табл. 20

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
34	Л-т Николаенко В. Ф.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	29.09.37 г.	
35	Л-т Ожередов П. И.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
36	Ст. л-т Оржанов В. М.	М/л 40 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 02.06.37 г.
37	Л-т Петров М. С.	С/л 34 иаэ 56 иаб КВО	29.09.37 г.	По ранению
38	Ст. л-т Плещенко Г. П.	К/о 12 иаэ 111 иаб ЛВО	28.01.38 г.	
39	Ст. л-т Плыгунов С. Г.	К/о 61 иаэ БВО	23.12.37 г.	
40	Л-т Поляков С. Н.	Л-к 40 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
41	Л-т Полянский В. И.	К/з 34 иаэ 56 иаб КВО	18.10.37 г.	
42	К-н Романов М. Д.	К/о 61 иаэ БВО	27.08.37 г.	
43	Л-т Рыбкин Л. Г.	119 иаэ 95 иаб ЗакВО	18.10.37 г.	
44	Л-т Сафонов Н. Н.	К/з 12 иаэ 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 17.07.37 г.
45	Л-т Серенко А. В.	М/л 34 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
46	Ст. л-т Серов А. К.	К/з НИИ ВВС	21.01.38 г.	
47	Ст. л-т Смирнов Б. А.	К/з 116 иаэ МВО	17.01.38 г.	
48	Л-т Соболев Н. Г.	Л-к 35 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
49	Ст. л-т. Стариков А. Г	К/о 41 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
50	Л-т Суханов А. П.	И/тп 40 иаэ 83 иаб БВО	13.10.37 г.	
51	Л-т Трусов А. С.	М/л 119 иаэ 95 иаб ЗакВО		Погиб в в/б 06.07.37 г.
52	Л-т Федоров И. Е.	К/з 35 иаэ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
53	Л-т Федулов М. Я.	Л-к 12 иаэ 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 16.07.37 г.
54	Л-т Хлусович И. М.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	28.01.38 г.	
55	Л-т Хозяинов Г. Н.	М/л 12 иаэ 111 иаб ЛВО	07.02.39	Был в плену
56	Л-т Шалыганов С. В.	М/л 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	27.08.37 г.	По ранению
57	Ст. л-т Шипитов Я. В.	К/о 36 ИАЭ 56 иаб КВО	28.01.38 г.	
58	Л-т Якушин М. Н.	С/л 119 иаэ 95 иаб ЗакВО	15.11.37 г.	
59	Л-т Яманов В. А.	М/л 41 иаэ 83 иаб БВО	27.08.37 г.	По ранению

Большинство прибывших летчиков-истребителей в СССР летали на И-16 и с И-15 знакомы не были. Наверное, формирование каких-либо подразделений на И-15 советскими советниками не предусматривалось. Тем не менее бедственное положение с И-16 и задержки с их вводом в строй заставили из пополнения сформировать одну эскадрилью И-15, которую возглавил Иван Еременко (в ее состав вошли Антонов, Карпов, Мастеров, Петров, Рыбкин, Серов, Соболев, Шалыганов, Якушин).

Какова было структура авиачасти на И-16 после вхождения в ее состав новых летчиков, в настоящий момент определить сложно. Известно, что в июне 1937 г. среди командиров эскадрилий «ишачков» значились Иван Лакеев, Антон Мосейко и Валентин Ухов. В начале июля эскадрилья И-16 под командованием Валентина Ухова перелетела на Северный фронт.

К сожалению, не обошлось без отрицательных моментов. Так, согласно документам, прибывший в конце апреля — начале мая 1937 г. орденоносец м-р П. Н. Шустов должен был занять командную должность, но на фронте из-за плохого состояния здоровья летать отказался. Только один раз м-р Шустов появился над фронтом, когда большая группа истребителей вылетела на патрулирование, а он на УТИ-4 вывез корреспондента «Правды» М. Кольцова — *«показать фронт»*. В тылу же майор-орденоносец руководил сборкой самолетов и летал безотказно.

В дневнике боевых действий содержится информация еще о двух истребителях: *«Летчики Романов и Кравченко симулируют и отказываются летать, отправляются в деревню (СССР.— Примеч. авт.)»*. Первый из них — еще один командир — орденоносец, командир отряда, к-н М. Д. Романов,

чтобы не лететь на фронт, поломал две машины, после чего на фронт лететь отказался, также ссылаясь на слабое здоровье. Второй — летчик-истребитель л-т В. М. Кравченко, пилот знаменитой «красной пятерки», тоже отказался летать в ходе сражения под Брунете, ссылаясь на нездоровье.

Республиканское командование продолжило попытки перебазировать на Северный фронт авиацию из центральной Испании. Планировалось, что содействие в перелете окажет Франция, предоставив самолетам промежуточную посадку на своих аэродромах. В действительности два раз французы принимали на свои аэродромы республиканские боевые самолеты и оба раза заставляли их возвращаться обратно. Республиканцам в конечном итоге пришлось пользоваться опасным маршрутом, напрямую через территорию мятежников.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

1 мая

ЦФ. 1 СБ сделал 2 вылета на разбрасывание листовок, 2 И-15 летали на разведку. 3 ССС, 6 И-15 и 9 И-16 были перебазированы с Центрального фронта к Картахене для прикрытия транспорта с оружием.

АФ. Противник продолжал бомбардировочные налеты позиций наземных войск.

2 мая

ЦФ. И-15 и СБ выполняли боевые вылеты на разведку и удары по наземным войскам. 1 СБ с испанским экипажем на посадке скапотировал и *«временно вышел из строя»*. 2 И-15, также управляемые испанскими летчиками, столкнулись на рулежке, один — разбит, второй — отправлен в заводской ремонт.

АФ. Противник производил разведывательные полеты.

3 мая

Плохая погода. На ЦФ республиканская авиация сделала несколько вылетов на разведку и бомбардировку. На других фронтах боевые вылеты не производились.

4 мая

ЦФ. 2 И-15 летали на разведку, 1 СБ сделал 2 вылета на бомбардировку.

5 мая

ЦФ. 5 И-15 летали на разведку, 1 СБ сделал 2 вылета на бомбардировку. 9 Р-Зет и 9 И-15 перелетели на аэродром Реус для действия на Арагонском фронте.

6 мая

ЦФ. Республиканская авиация произвела 11 боевых вылетов: СБ - 1, И-15 — 2, И-16 — 8. Во время вылета СБ на бомбардировку ж.-д. станции Сигуэнса, он подвергся атаке 2 «фиатов», от которых уклонился и ушел. 3 СБ перелетели на аэродром Сан-Хавиер для совместных действий с флотом.

7 мая

ЦФ. На боевые задания летали 15 СБ, 3 И-15 и 4 И-16. Из-за неисправности мотора И-16 произвел вынужденную посадку, летчик не пострадал, самолет «временно вышел из строя».

Вероятно, в этот день было принято решение об отправке через Тулузу на Северный фронт 9 И-15 и 6 Р-Зет.

8 мая

ЦФ. На боевые задания летали, по неполным данным, 4 СБ, 10 Р-Зет и 9 И-16.

ЮФ. 9 СБ бомбили завод в Гренаде, 3 СБ — порт в Мелилье, 9 И-16 прикрывали Картахену.

Намеченная для перебазирования на Северный фронт группа И-15 и Р-Зет вылетела во Францию и приземлилась для дозаправки в Тулузе, на посадке один Р-Зет подломал шасси.

Авиация противника на всех фронтах совершала только разведывательные полеты. В море один Heinkel He 59 выпустил две торпеды по республиканскому пароходу, который с трудом уклонился от атаки (одна торпеда прошла в 3 м за кормой). Первая торпеда ушла в море, вторая — взорвалась возле парохода (видимо, произошел взрыв двигателя торпеды), была подобрана экипажем и доставлена в Картахену.

В Арчене и Мурсии началась сборка только что прибывших из СССР И-16.

9 мая

ЦФ. 3 И-16 летали на разведку.

ЮФ. 6 СБ летали на бомбардировку.

Все самолеты, перелетевшие в Тулузу, вынуждены были под давлением представителей Комитета по невмешательству в испанские дела вернуться обратно в Испанию.

10 мая

ЦФ. На боевые задания, по неполным данным, летали 11 СБ и 9 И-15. На гвадалахарском направлении были замечены новые самолеты противника: «три трехмоторных бомбардировщика типа «хейнкель». Это был Savoia Marchetti SM.79.

3 СБ из Сан-Хавиера перелетели на один из аэродромов Каталонии. На их место вылетело 2 СБ из Сан-Клименте. *«При перелете у одного СБ сдал мотор, и самолет сделал вынужденную посадку. При планировании самолет задел плоскостью и хвостом за телеграфные столбы и требует полевого ремонта»* [61].

11 мая

ЦФ. 12 Р-Зет нанесли удар по наземным войскам, истребители сделали 12 вылетов на разведку. У противника было замечено в воздухе 15 истребителей. 9 И-16 прикрывали Картахену.

Первые собранные Р-Зет из Картахены перебазировались на аэродром Агремосилья.

На аэродроме противника Мерида республиканскими подрывниками взорваны 3 истребителя.

На Арагонском и Южном фронтах стороны сделали несколько бомбардировочных налетов.

12 мая

ЦФ. Республиканская авиация летала на разведку, 14 Р-Зет под прикрытием 4 истребителей бомбили ж.-д. станцию Толедо.

На Арагонском и Южном фронтах стороны сделали несколько бомбардировочных налетов.

Произошла одна катастрофа: *«При перелете с аэродрома Арчена на аэродром Аликанте погиб командир эскадрильи Колесников. При подходе к аэродрому при левом развороте (И-16) задел консолью левой плоскости за дерево, отчего самолет потерял скорость и врезался в бугор»* [61].

Первоначально* причина гибели командира группы (эскадрильи) И-16 Константина Колесникова классифицировалась как ошибка пилота — никто не хотел верить тому, что может подвести новый самолет. Однако когда за этой катастрофой последовал ряд других, причины которых были одни и те же — полностью или частично отваливались в полете крылья, — вину летчика в случившемся подвергли сомнению.

«После катастрофы найден конец левой плоскости, по виду и излому аналогичный с отвалившимся концом плоскости у летчика Лесникова». Скорее всего, на самолете Константина Колесникова во время разворота отвалилась левая консоль (или ее часть), после чего самолет и врезался в бугор.

На Южном фронте неудачно закончился вылет СБ с испанским экипажем. У самолета в полете перегрелся мотор, он отстал от строя, потерял ориентировку и произвел вынужденную посадку в районе Сариньены. Экипаж остался невредим, но самолету требовался заводской ремонт.

13 мая

ЦФ. 4 истребителя летали на разведку, 7 самолетов на перехват, но противнику удалось уйти.

АФ. 3 СБ два раза вылетали на бомбардировку.

7 бомбардировщиков противника бомбили наземные войска республиканцев.

ЮФ. 5 «юнкерсов» бомбили республиканские войска.

14 мая

ЦФ. 6 истребителей два раза вылетали на перехват 3 «юнкерсов» и 7 истребителей, встреч в воздухе не было.

АФ. СБ выполнили 7 самолето-вылетов на бомбардировку.

ЮФ. Противник бомбил республиканские войска.

15 мая

ЦФ. 5 И-15 взлетали на перехват разведчика, но тому удалось скрыться в облаках.

АФ. 3 СБ летали на бомбардировку.

16 мая

ЦФ. Начала портиться погода. Боевых вылетов не производилось.

В 15.30 при перелете с аэродрома Темблеке на аэродром Алкала на взлете произошла катастрофа И-15. Летчик п-к Николай Федосеев, бывший на родине начальником штаба 40-й легкобомбардировочной авиабригады БВО, а в Испании — советником начальника штаба ВВС Республики, погиб. Несомненно, это была тяжелая потеря.

По возвращении группы самолетов из Тулузы республиканское командование решило переправить на СФ 15 И-15 и 6 Р-Зет через французский город По. Две попытки из-за плохой погоды сорвались, не преодолев

* Данная запись в дневнике боевых действий была сделана либо в день катастрофы, либо на следующий день.

Пиренеи, самолеты возвращались обратно. В этот день имела место третья попытка, увенчавшаяся частичным успехом. 12 И-15 и 3 Р-Зет приземлились в По, еще 2 Р-Зет до По не долетели и сели вынужденно на французской территории, остальные самолеты вернулись в Лериду.

На Северный фронт самолетом (видимо, DC.2) было доставлено 20 авиационных пулеметов.

17 и 18 мая

Плохая погода. Обе стороны боевых вылетов не совершали.

19 мая

ЦФ. Истребители выполнили 8 вылетов на разведку, 1 СБ летал на бомбардировку.

3 И-15 и 1 Р-Зет вылетели из Лериды в По для присоединения к основной группе, вылет которой на Северный фронт французы задерживали.

20 мая

Плохая погода.

ЦФ. 1 СБ два раза летал на разведку. 5 собранных Р-Зет перелетели из Аликанте на аэродром Томельоса.

1 «юнкерс» под прикрытием 10 истребителей бомбил Вальдеморильо (30 км от Мадрида), два человека ранено.

ЮФ. 22 бомбардировщика противника нанесли удар по республиканским войскам.

21 мая

9 И-16 и 6 СБ перелетели с Центрального фронта в Картахену прикрывать прибывшие Y-31 и Y-32*.

5 бомбардировщиков противника сбросили на линкор «Хаиме I» в порту Альмерия 8 бомб. Две из них попали на палубу, не причинив существенных повреждений, и одна — возле борта, сделав вмятину. 5 человек погибло и 22 было ранено.

В связи с задержкой группы самолетов во Франции республиканцы решились на прямую перегонку самолетов на север. Первым вылетел СБ, который разведал погоду на маршруте Алкала — Сантандер, и вернулся обратно в Алкалу. После этого взлетели 6 И-15 и 2 невооруженных «Gourdou-Leseurre» GL-32. Все самолеты благополучно преодолели около 350 км и приземлились в Сантандере.

* Кодовое обозначение транспортов с добровольцами, оружием и снаряжением.

22 мая

ЦФ. 2 И-16 летали на разведку, и 1 СБ выполнил 2 боевых вылета. На прикрытие транспортов И-16 сделали 21 самолето-вылет. 15 СБ перелетели в Валенсию для ударов по порту Пальма.

Вернулась из Франции со снятыми замками пулеметов часть группы — 11 И-15 и 3 Р-Зет, другая часть — 4 И-15 и 3 Р-Зет — осталась во Франции. Оставшиеся в По самолеты находились там по крайней мере до августа 1937 г., вначале, видимо, из-за технических неисправностей, а потом из-за бюрократических проволочек.

23 мая

ЦФ. СБ выполнили 16 боевых вылетов на бомбардировку, И-15 — 7 вылетов на разведку. Во время разведки пара И-15 в районе Торрихос подверглась безрезультатной атаке истребителей противника.

9 И-16 выполняли вылеты по прикрытию Картахены.

Ночью гидросамолет противника бомбил «Хаиме I». 4 бомбы упали в 500 м от борта корабля.

24 мая

ЦФ. Группа СБ с аэродрома Валенсии приступила к боевой работе. *«Утром с высоты 3 000 м 8 СБ одним заходом бомбили три военных корабля в порту Пальма, два из них типа «Канариас» и один неустановленного типа, который бомбометанием разрушен и загорелся. По кораблям типа «Канариас» были прямые попадания. Один СБ сбросил 4 бомбы на военные объекты в Пальма. Во время бомбометания велся сильный огонь ЗА и 5 истребителей типа «бреда»* (Breda Ba.65. — *Примеч. авт.) безуспешно пытались атаковать СБ. Через 5 минут вторая группа (5 сам. СБ) одним заходом в противоположном направлении первому с высоты 3000 м бомбила третий корабль типа «Канариас», находящийся в 800 м от первых двух. Бомбы упали на мол и военные здания.*

Во второй половине дня пять СБ вторично бомбили Пальму, дав прямые попадания в неизвестный военный корабль. После всех бомбометаний все СБ благополучно вернулись обратно» [61].

В 14.50 начался перелет эскадрильи истребителей И-15 под командованием Хосе Риверолы Груаса (Jose Riverola Gruas) в составе 10 самолетов на Северный фронт. Лидировал группу СБ.

25 мая

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 17 боевых вылетов: СБ — 1, И-15 — 14, И-16 — 2, все вылеты на разведку.

Противник совершил 35 вылетов.

26 мая

ЦФ. Истребители сделали 7 вылетов на разведку и 8 — на перехват, но противнику удалось уйти.

9 СБ бомбили корабли противника в порту Пальма, прямых попаданий в корабли не было. Но во время налета в порту была уничтожена итальянская двухмоторная лодка-катамаран Savoia SM.55X, б/н I-LONG.

ЮФ. В 19.00 самолеты противника атаковали республиканские части в районе шоссе Эспиель. Пулеметным огнем 1 самолет мятежников был сбит и упал на республиканской территории.

27 мая

ЦФ. Противоборствующие стороны выполняли разведывательные полеты.

ЮФ. Войска противника при поддержке авиации атаковали и заставили отойти 25-ю республиканскую бригаду.

28 мая

ЦФ. 2 СБ и 3 И-15 летали на разведку, 9 истребителей взлетали на перехват, но противника не нашли. 9 СБ бомбили аэродром Гаррайя, где производилась сборка новых самолетов противника. Экипажи посчитали, что уничтожили не менее 30 самолетов. Из прикрывавших аэродром 15 «фиатов» только 7 успели атаковать, но безуспешно.

2 СБ бомбили корабли в порту Малага, было зафиксировано прямое попадание в «большой корабль».

29 мая

По советским данным, франкистской разведке удалось обнаружить Y-33 — транспорт «Магальянес», шедший из СССР с добровольцами и грузом военной техники. Чтобы отвлечь противника, был предпринят демонстрационный удар по порту Ивиса. Удар наносился одновременно с моря 6-й полуфлотилией эсминцев (в составе 3 кораблей) и двумя СБ. Первыми к порту подошли эсминцы, однако, начав обстрел, они заметили в порту большой незнакомый военный корабль и прекратили стрельбу. В это время над портом появились 2 СБ, и один из них двумя 100-кг бомбами попал в этот корабль, который оказался немецким «карманным» линкором «Дойчланд». Нанесенные линкору повреждения оказались весьма серьезными, а из состава экипажа 22 человека погибло, 83 было ранено, 11 немецких моряков впоследствии умерло от ран.

Командиром СБ, добившегося прямых попаданий по «Дойчланду», документы называют командира эскадрильи М. Г. Хованского [61], но в некоторых других источниках указывается Н. А. Остряков*. Штурман — ст. л-т Г. К. Левинский.

Георгий Левинский в отчете писал, что сначала он не мог определить, что это за корабль, но когда тот открыл по СБ зенитный огонь — решил, что это «Канариас», и принял решение бомбить. Данные обстоятельства подтверждают и советские советники республиканского флота, наблюдавшие эту картину, — вначале корабль открыл зенитный огонь, и потом на него полетели бомбы. В иностранной литературе обычно приводится иная версия — «Дойчланд» открыл огонь лишь только после того, как от самолетов отделились бомбы.

В целом отвлекающий маневр удался — пока франкисты пытались раздуть из этого инцидента скандал, «Магальянес» благополучно проскочил в Испанию.

* Например, воспоминания Н. С. Гуменного в сб. «Вместе с патриотами Испании». Киев, 1976.

II. БОИ ПОД СЕГОВИЕЙ И УЭСКОЙ (май–июль 1937 г.)

С целью облегчить положение на Северном фронте, где националисты развивали наступление, командование республиканской армии спланировало наступление в направлении города Сеговия (центр провинции Старой Кастилии), которое началось 31 мая. Результаты наступления были незначительными. Основные бои развернулись у населенных пунктов Бальсаин и Сан-Ильдефонсо-ла-Гранха. В начале июня активные действия сухопутных войск на этом участке прекратились. Франкисты отошли на 4—5 км, но поставленных целей республиканцы не достигли.

В середине июня республиканцы вновь перешли в наступление, чтобы снова попытаться помочь Северному фронту, на этот раз в направлении города Уэски, крупного центра провинции Арагон. Однако, несмотря на воздействие на противника республиканской авиации, пехота (на этом участке фронта находились в основном анархисты) вперед не шла. Как и в сеговийской операции, поставленных целей республиканцы не достигли.

Республиканская авиация по состоянию на 31 мая на ЦФ состояла из 22 И-16, 10 И-15, 16 СБ и 21 Р-Зет; остальные самолеты находились в сборке, ремонте и в формирующихся эскадрильях.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

30 мая

Для поддержки наземных частей в предстоящей наступательной операции был сформирован «ударный корпус», состоявший из 131 самолета: 40 СБ, 36 И-16, 15 И-15, 40 Р-Z. Размещался он на 10 основных и 5 «маневренных» аэродромах.

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 134 боевых вылета: СБ — 24, Р-Зет — 36, ССС — 11 и истребители — 36 вылетов на штурмовку, 27 — для прикрытия бомбардировщиков. Противник наносил удары по республиканским войскам, но при появлении республиканских истребителей быстро уходил на свою территорию, воздушных боев не было.

1 СБ повторил бомбардировку порта Ивис.

На одном из аэродромов Центрального фронта произошла катастрофа. Из бомболюка СБ выпала и взорвалась 100-кг бомба. 1 человек погиб, 12 ранено — все испанцы.

31 мая

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 131 боевой вылет: СБ — 7, Р-Зет — 24, ССС — 17 и истребители — 83. Один из штурмовиков совершил вынужденную посадку в районе Гвадалахары, самолет сломан, экипаж не пострадал. Воздушных боев не было.

2 СБ летали на разведку моря.

Один раз республиканские истребители видели 18 «фиатов», которые быстро ушли.

1 июня

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 111 боевых вылетов: СБ — 2, Р-Зет — 36, ССС — 50, И-16 — 23. Противник осуществил 5 налетов. Но только один из них был сорван И-16.

Воздушных боев не было.

8 И-16 прикрывали пришедший ночью в Картахену транспорт «Магальянес».

2 июня

ЦФ. В 17.30 на сеговийском направлении в районе Кабеса-Гранде и высоты Матабуес начался ожесточенный воздушный бой. Встретились 12 И-15 эскадрильи Зоценко, 13 И-16, сопровождавших ССС и Р-Зет с испанскими экипажами, и 24 бомбардировщика противника под прикрытием 10 «фиатов» из националистской группы 1-G-2.

В сборнике «Мы интернационалисты» опубликованы воспоминания Александра Осадчего, наблюдавшего этот бой с земли. Он вкратце замечает, что эскадрилья И-15 ранее в боях с истребителями не участвовала, и этот первый бой прошел не в ее пользу. Командир эскадрильи погиб, республиканцы, не выдержав напора противника, стали покидать поле боя. Почти все вернувшиеся самолеты имели пробоины. Советским летчикам, по словам Осадчего, удалось сбить 2 «фиата». После боя Осадчий заменил погибшего комэска. Про летчиков И-16 известно, что для семерых из них это был первый бой.

Надо признать, что бой, выпавший на долю летчиков эскадрильи Василия Зоценко, оказался весьма непростым, говоря словами известного киногероя — «драка была страшной». Известно, что, зайдя снизу, «фиатам» удалось внезапно атаковать легкие бомбардировщики и штурмовики, после чего начался бой истребителей. Был сбит и погиб командир эс-

кадрильи И-15 к-н Зоценко. Получив семь ран, смог довести до аэродрома свой самолет л-т Семен Ильин. Из остальных 10 машин только 2 истребителя не имели пробоин. Получил повреждения и истребитель американского летчика. О типе самолета, на котором он летал, в документах ничего не говорится, но констатируется итог: *«летчик-американец тоже сел хорошо на своем аэродроме»*. Первоначально потери противника были оценены в 6 истребителей сбитыми в воздушном бою (4 — пилотами И-15 и 2 — пилотами И-16) и 2 — сбитыми огнем с земли. При этом утверждалось, что все самолеты противника упали на республиканской территории. Спустя неделю детали боя были уточнены: бой происходил над территорией противника в 10—15 км от линии фронта. Про сбитые франкистские самолеты уже не упоминалось.

Из этого боя на аэродром не вернулись также 2 Р-5 ССС, первый «от пуль загорелся в воздухе», второй, сильно поврежденный, сел вынужденно в горах, летнаб погиб. 1 поврежденный Р-Зет при посадке скапотировал и сгорел, экипаж отделался легкими ушибами.

Зенитной артиллерии республиканцев в этот день удалось сбить 2 «юнкерса»: один — сгорел, второй — упал на своей территории.

На аэродроме Сан-Хавиер во время тренировочного полета произошла катастрофа. И-16 не вышел из пике и разбился. Пилотировавший истребитель ст. л-т Василий Оржанов погиб на третий день пребывания в Испании. Сейчас можно с уверенностью говорить о том, что причиной катастрофы была недостаточная прочность крыла.

3 июня

ЦФ. В воздушном бою, подробности которого не уточняются, было сбито 4 «фиата».

Зенитным огнем в районе Кабеса-Гранде сбит 1 из 11 франкистских самолетов, атаковавших республиканские войска.

Произошла катастрофа республиканского самолета, подробностей не приводится*.

* Возможно, имеется в виду катастрофа, происшедшая днем ранее.

4 июня

ЦФ. На сеговийском направлении И-15 сделали 20 боевых вылетов, И-16 — 36. Во время патрулирования были обнаружены и атакованы «фиаты». В последовавшем воздушном бою звено командира группы Евгения Птухина сбило 1 «фиат», еще 1 был сбит звеном Петра Кузнецова. Один из самолетов противника упал на республиканской территории.

В 15.00 зенитным огнем в районе Сеговии был сбит 1 «фиат».

На мадридском направлении республиканские истребители летали на разведку.

10 И-16 из Лос-Алькосареса перелетели в Валенсию.

5 июня

ЦФ. Истребители сделали 37 самолето-вылетов.

На одном из аэродромов Центрального фронта, производя посадку, Дмитрий Лесников на И-16 столкнулся с автомобилем-стартером. Самолет при этом «подломался», летчик не пострадал. Судьба распорядилась так, что через две недели его жизненный путь прервался в другом летном происшествии.

3 новых СБ после сборки перелетели в Альбасете.

6 июня

Плохая погода. Обе стороны не летали.

7 июня

ЦФ. 9 истребителей летали на разведку.

Началась подготовка к операции на Арагонском фронте — наступлению на Уэску.

ЮФ. 3 СБ бомбили противника.

8 июня

Плохая погода. На ЦФ республиканская авиация не летала.

Во время тренировочных полетов на аэродроме Вильямайор разбились 2 Р-Зет с испанскими экипажами, 1 летчик-наблюдатель погиб. Один из самолетов был разбит полностью, второй направили в заводской ремонт.

1 СБ бомбил порт Пальма.

10 СБ перелетели на аэродром Реус для участия в предстоящем наступление на Уэску.

Во время ночного налета 3 франкистских бомбардировщиков на Валенсию ПВО применило по ним новое оружие: *«Впервые против авиации применялось новое огневое средство — ракеты-торпеды, которые ставили заградительный огонь по вероятному курсу самолетов, производя большой моральный эффект»** [61].

9 июня

Плохая погода. На ЦФ республиканская авиация не летала. Противник производил разведывательные полеты.

7 И-16 вылетали для прикрытия правительственного флота, вышедшего на встречу очередного транспорта с вооружением, но не встретившего его и теперь возвращающегося после безрезультатных поисков пропавшего корабля.

1 СБ летал на разведку моря (видимо, с заданием найти транспорт).

10 июня

ЦФ. СБ произвели 15 боевых вылетов, 10 И-16 вылетали на перехват бомбардировщиков, которых удалось «отогнать».

Республиканская авиация продолжала сосредоточение на Арагонском фронте. В этот день 11 Р-Зет перелетели в Лериду, а из Валенсии в Ихар — 9 И-16.

11 июня

ЦФ. 3 И-16 летали на разведку.

6 СБ прикрывали переход поврежденного эсминца «Галлиано» в Картахену.

35 Р-Зет перелетели в Лериду, 15 И-15 — на аэродромы Сариньена и Кастехон Арагонского фронта.

АФ. Р-Зет выполнили 26 боевых вылетов, в том числе 2 вылета парами на разведку без истребительного прикрытия. И-16 совершили 30 вылетов.

В одном из разведывательных полетов 8 «фиатов» перехватили 2 Р-Зет. Оба самолета были сбиты. Один упал на территории противника, второй с раненым экипажем сел на своей территории и был разбит при посадке.

6 Р-Зет пытались нанести удар по аэродрому Гарапинильос под Сарагосой. Зенитная артиллерия националистов не допустила бомбардировки, а 1 Р-Зет был подбит и с поломками произвел вынужденную посадку на своей территории.

* Возможно, это были РС-82, которые могли быть отправлены в Испанию, но отдельно от самолетов, а самолеты-носители — так и не прибыли. Поэтому было принято решение стрелять ими с земли. Однако более вероятно, что это была одна из нереализованных новаторских разработок, которые вели советские конструкторы в 30-е гг.

12 июня

ЦФ. 3 И-16 летали на разведку, один из истребителей от огня зенитной артиллерии получил две пробоины.

АФ. Республиканская авиация выполнила 178 самолето-вылетов, в том числе: СБ — 12, Р-Зет — 60, И-16 — 75, И-15 — 13. Было сброшено 480 бомб.

В воздушных боях И-16 сбили 6 «фиатов», в том числе — один «фиат» сбил командир эскадрильи Антон Мосейко.

Огнем зенитной артиллерии был сбит «юнкерс».

13 июня

Сведения за этот день, кроме Северного фронта, где противник продолжал бомбардировки, в Москву не поступали.

14 июня

ЦФ. Республиканская авиация произвела 177 боевых вылетов: 12 — СБ, 60 — Р-Зет, 30 — И-15 и 75 — И-16.

АФ. В 9.00 произошел воздушный бой. С республиканской стороны в нем приняли участие 10 И-15 и 11 И-16, со стороны противника — 20 «фиатов». Республиканская авиация в этом бою понесла тяжелые потери, причем все небоевые. Погиб командир эскадрильи ст. л-т Антон Мосейко, его самолет упал на франкистской территории. Погиб Петр Буров, его И-16 упал на республиканской территории. Ст. л-т Эдуард Крупман покинул на парашюте свой внезапно потерявший управление И-16 над территорией противника, но через три часа смог выйти к своим. На И-15 л-та Леонида Русака отказал синхронизатор, и огнем своих пулеметов он отстрелил лопасти, после чего у самолета отвалился мотор. Все это произошло на небольшой высоте, и летчику удалось покинуть самолет на высоте 100 м. Парашют не успел полностью раскрыться, и летчик получил повреждение позвоночника. Первоначально товарищи погибших летчиков лишь предполагали поломку крыльев. Сейчас уже точно известно, что никто из летчиков противника побед в этом бою над И-16 не заявлял.

Потери противника в этом бою составили, по отечественным данным, 7 истребителей, четыре из которых упали на республиканской территории.

15 июня

ЦФ. Авиация республиканцев летала на разведку, противника — на бомбардировку.

АФ. СБ сделали 5 самолето-вылетов, Р-Зет — 24, истребители — 44.

Противник боевых вылетов не производил.

ЮФ. 2 СБ бомбили порт Малага, 4 бомбардировщика противника по ошибке сбросили бомбы на свои войска.

16 июня

ЦФ. Республиканские самолеты летали на разведку.

АФ. Республиканская авиация произвела 3 крупных налета на войска противника. Не обошлось без воздушных боев. В результате 2 Р-Зет получили повреждения и произвели вынужденные посадки на своей территории, при этом один самолет был разбит, а второй сгорел. Летчики обоих бомбардировщиков были ранены. Еще 2 Р-Зет потерпели аварии на посадке.

Противник, по советским данным, потерял 5 «фиатов».

ЮФ. На этот фронт из Альбасете перелетели 10 И-16.

17 июня

АФ. СБ и Р-Зет сделали 96 самолето-вылетов, истребители — 100. 19 И-16 и 7 И-15 западнее Уэски провели бой с 19 «фиатами». По советским данным, в бою без потерь с республиканской стороны было сбито 6 «фиатов».

18 июня

ЦФ. Республиканские самолеты летали на разведку.

1 СБ летал на разведку острова Пальма.

АФ. 9 СБ бомбили аэродром Гарапинильос, Р-Зет сделали 35 самолето-вылетов, истребители — 27.

ЮФ. Республиканские самолеты летали на разведку, 9 И-16 взлетали на перехват бомбардировщиков, но последним удалось уйти.

19 июня

ЦФ. 18 «юнкерсов» пытались нанести бомбовый удар, но были отогнаны зенитной артиллерией.

АФ. СБ произвели 3 самолето-вылета на разведку, истребители, по неполным данным, — 37. Противник от воздушных боев уклонялся.

С аэродрома Кастехон для опробования мотора И-16 взлетел Дмитрий Лесников. Мотор работал устойчиво, но при выполнении «бочки» у самолета отвалилась левая консоль крыла — летчик погиб.

20 июня

На ЦФ и АФ республиканская авиация произвела, по неполным данным, 100 боевых вылетов: 29 — СБ, 35 — Р-Зет, 36 — истребители.

Республиканское командование решило перебазировать на Северный фронт 14 И-15 с испанскими и 10 И-16 с советскими летчиками.

21 июня

ЦФ. Обе стороны боевых полетов не выполняли.

АФ. Республиканцы не летали, противник бомбил республиканские войска.

22 июня

Самолеты противоборствующих сторон летали на разведку.

23 июня

Республиканская авиация перебазировалась для прикрытия побережья: в район Валенсии перелетело 6 СБ и 10 И-16, в район Барселоны — отряд СБ, в район Альмерии — эскадрилья Р-Зет.

24 июня

ЦФ. Самолеты противника производили разведывательные полеты.

АФ. 6 республиканских самолетов бомбили противника.

6 «юнкерсов» под прикрытием 17 «фиатов» бомбили в районе Альмуниете 27-ю республиканскую дивизию, которая потеряла 17 человек убитыми и 42 ранеными.

Националистский «Хейнкель-51» произвел вынужденную посадку в районе Таррагона, самолет — «подломан», летчик Кандидо Фернандес Перес (Candido Fernandez Perez) попал в плен и рассказал о появлении у франкистов нового немецкого истребителя: «*На аэродроме*

Витория имеется до 20 новых немецких самолетов под названием «Мессер-Шмидт», скорость 430 км (так в документе. — *Примеч. авт.*), *запас горючего на 2 часа, вооружен крупнокалиберным пулеметом, плохо маневрирует, имеет назначение для преследований».* Поскольку информация о появлении Bf 109 на Северном фронте еще за два месяца до описываемых событий до советских летчиков доведена не была, «радостную» новость о появлении грозного противника они узнали только сейчас, от пленного.

25 июня

ЦФ. Самолеты противоборствующих сторон летали на разведку.
ЮФ. 3 самолета противника бомбили и сбрасывали листовки.

Во время тренировочного полета (вероятно, на аэродроме Мурсия) произошла катастрофа И-16: *«Самолет не вышел из штопора вследствие того, что не работал элерон, у которого отломилась тяга к качалке».* Погиб л-т Леонид Ерохин, инструктор по технике пилотирования 34-й иаэ.

26 июня

Сведений за этот день о действиях республиканских ВВС в документах обнаружить не удалось.

На Северном фронте противник производил разведывательные полеты.

Таблица 21

Состав республиканской авиации в центральной Испании (по состоянию на 26 июня 1937 г.) [9]

Тип самолета	Количество эскадрилий	Летный состав
И-16	5	Во всех эскадрильях советские летчики
И-15	2	1 эскадрилья — советские, 1 — испанские пилоты
СБ	2	1 эскадрилья — советские, 1 — испанские пилоты
Р-Зет	6	Во всех эскадрильях испанские летчики
СБ*		Отдельный отряд, взаимодействующий с ВМФ

* Хотя летный состав в документе не указан, из других документов явствует, что отряд состоял из советских летчиков.

27 июня

ЦФ. 9 «фиатов» появлялось над Мадридом.
ЮФ. В результате бомбардировки, произведенной двумя самолетами противника, 1 человек погиб и 2 было ранено.

28, 29 июня

Обе стороны производили разведывательные вылеты.

30 июня

ЦФ. Обе стороны производили разведывательные вылеты.
ЮФ. На разведку летали 2 СБ.
Противник 6 самолетами бомбил республиканские войска.

1 июля

ЦФ. Республиканская авиация летала на разведку, 8 СБ бомбили противника.

ЮФ. 8 СБ бомбили аэродром в Севилье, при возвращении у двух самолетов перегрелись моторы, но они смогли долететь до своей территории и сесть на других аэродромах.

Противник произвел 2 налета, в каждом из которых участвовало по 5 бомбардировщиков.

2 июля

ЦФ. СБ сделали 15 вылетов на бомбардировку.

В этот день на Северный фронт перелетели две группы истребителей: 9 И-15 и 9 И-16. Каждую группу лидировал СБ. Согласно документам, все самолеты благополучно добрались до места назначения. Однако, по воспоминаниям Ивана Евсевьева, летчик Петр Бутрым, с которым они вместе прибыли в Испанию, из-за неполадок с мотором самолета остался на аэродроме. Таким образом, в действительности в Сантадер прибыло только 8 И-16.

Состав эскадрильи И-16: командир — Валентин Ухов; летчик Александр Зайцев, прибывший в Испанию вместе с комэском в январе 1937 г.; пилоты из нового пополнения — Нестор Демидов, Иван Евсевьев, Владимир Жунда, Николай Козырев, Сергей Кузнецов и Василий Николаенко. Об эскадрилье И-15 подробных сведений разыскать не удалось ни в отечественных, ни в иностранных источниках.

Общая обстановка на севере страны была тяжелая, однако и под Мадридом намечалось наступление республиканцев. Поэтому перебазирование истребителей на север выглядит странно. В свою очередь, франкисты после начала наступления республиканцев под Мадридом перебросили с севера в центр большую часть авиации.

3 июля

ЦФ. И-16 сделали 36 боевых вылетов. 8 СБ вылетали на бомбардировку штаба Франко в Саламанке. По пути один молодой испанский пилот не выдержал кислородного голодания на высоте, потерял сознание, перешел в пике, но вовремя очнулся и вернулся обратно. Бомбардировщики, дошедшие до цели, встретили 15 «фиатов», которые помешать бомбардировке не смогли.

2 СБ и 3 Р-Зет летали на разведку.

3 СБ бомбили «Канариас», прямых попаданий зафиксировано не было.

4 июля

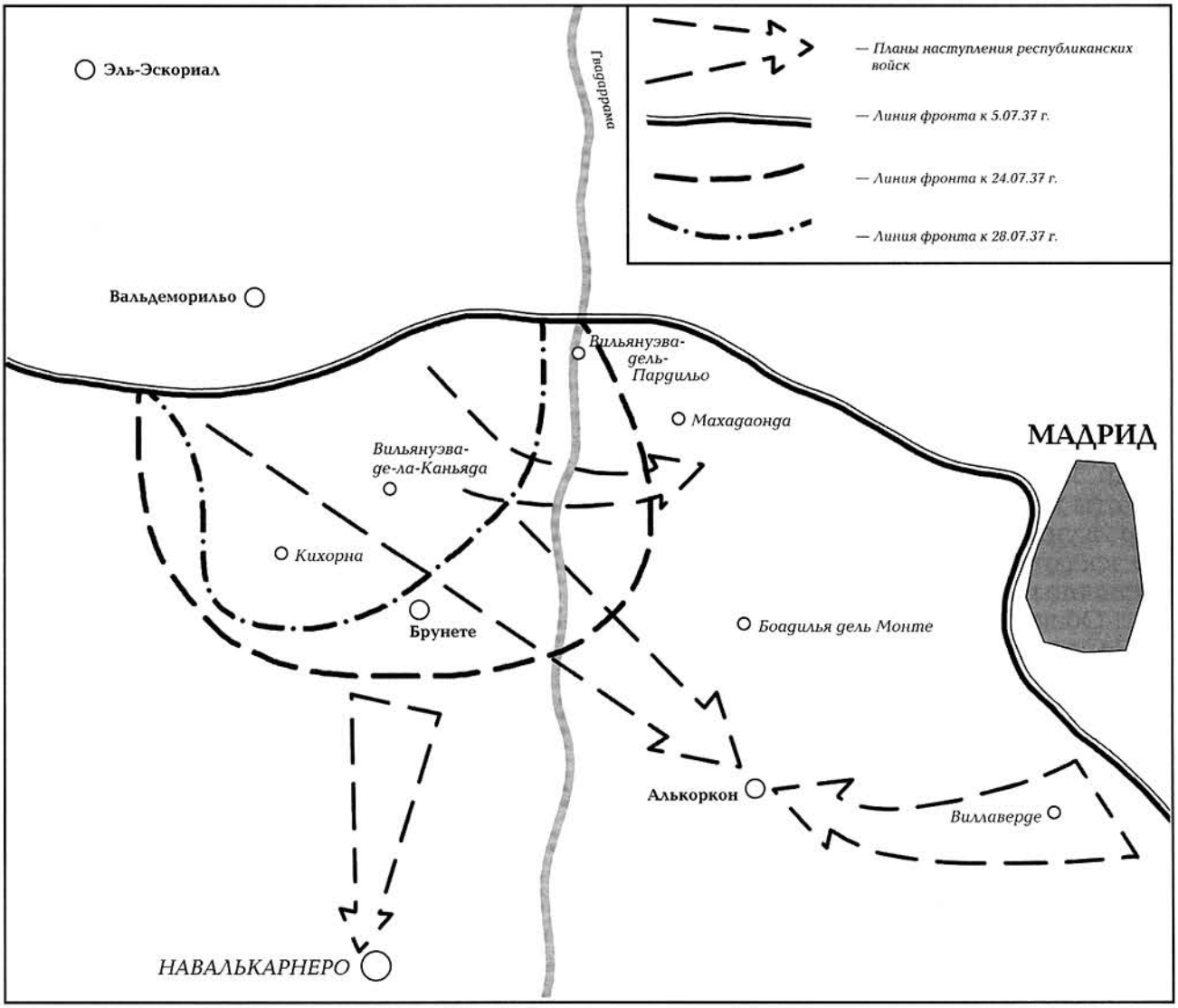
ЦФ. 10 СБ и 10 Р-Зет летали на разведку и бомбардировку.

Для участия в предстоящей наступательной операции под Мадридом на передовые аэродромы в этот день перебазировались 4 эскадрильи Р-Зет и эскадрилья И-15 Ивана Еременко.

ЮФ. 1 СБ летал на разведку.

12. СРАЖЕНИЕ ПОД БРУНЕТЕ (июль 1937 г.)

В конце июня 1937 г. республиканское командование спланировало наступательную операцию по окружению группировки войск националистов в районе Мадрида. Планом операции предусматривалось нанесение двух сходящихся ударов. Главный удар наносили V корпус из района Валдеморильо в направлении Брунете (деревня с населением около тысячи человек) и



далее в южном направлении, XVIII корпус наступал на Аларкон. Вспомогательный удар наносил II корпус из района южнее Мадрида (населенный пункт Виллаверде) в направлении Аларкона, где и должно было замкнуться кольцо окружения.

Для выполнения этой задачи республиканцам удалось скрытно сосредоточить 18 бригад (сведенных в 8 дивизий, которые в свою очередь были

Таблица 22

Состав группировки республиканских ВВС (по состоянию на 5.07.37 г.) [61]

Аэродром базирования	Тип самолета	Количество самолетов
Баррахас	И-15	13
Алкала-де-Энарес	И-16	18
Торрехон-де-Ардос	И-16	20
Таламанка-дель-Харама	Р-Z	20
Кампо-Реаль	Р-Z	10
Вильямайор	Р-Z	20
Кинтанар-де-ла-Орден	Р-Z	13
Темблеке	СБ	10
Мадридехос	СБ	12

объединены в 3 корпуса, всего — около 35 тысяч человек). Наступление поддерживали 164 артиллерийских орудия, 130 танков и бронемашин и вся боеготовая авиация республиканской Испании (без учета Северного фронта) — всего 136* самолетов.

* По другим данным — 133 самолета.

Эскадрильей И-15 командовал Иван Еременко. В ее составе, кроме семи (как минимум) советских и одного испанского (Хосе Редонда) летчиков, были австрийцы Вальтер Короуз и Томас (Франц) Добиаш, югослав Божидар Петрович, американец Гарольд Даль.

Как были организованы эскадрильи на И-16 — неизвестно. Согласно мемуарам участников тех событий, республиканцы имели 3 или 4 эскадрильи «ишачков». Командирами одной из эскадрилий поочередно являлись Александр Минаев, Василий Веревка (погибли в июле 1937 г.) и Борис Смирнов. Две другие возглавляли Григорий Плещенко и Иван Лакеев. В документах упоминается и четвертая эскадрилья, но фамилия ее командира не сообщается. Иван Лакеев, Петр Шевцов и Николай Виноградов — отмеченные в дневнике боевых действий как комэски — были к тому времени опытными воздушными бойцами, оставшимися в Испании, скорее, для передачи опыта, чем руководства подразделениями. Поэтому можно предположить, что, несмотря на наличие в составе эскадрилий штатных командиров, «старики» не только курировали, но и прямо выполняли функции командиров эскадрилий или групп.

Кроме советских летчиков, на И-16 летали и два американских пилота — Френк Тинкер и Альберт Баумлер.

Говоря о пилотах И-16, следует отметить, что это сражение под Брунете характеризовалось большими потерями в их рядах — 10 летчиков погибло и 1 попал в плен.

Группа СБ состояла из двух эскадрилий, одна — советская под командованием Сенаторова, вторая — испанская во главе с Л. Мендиолой.

Все шесть эскадрилий Р-Зет были укомплектованы испанскими летчиками: три отдельные эскадрильи — 20-я, 40-я и 50-я — под командованием, соответственно, Пелайя, Ромеро и Салуенья, а также 30-я группа, состоявшая из трех эскадрилий. Известен командир одной из эскадрилий 30-й группы — Мигуэль**. Забегая вперед, надо сказать, что действия экипажей Р-Зет в период наступательной операции были оценены главным авиационным советником В. Н. Лопатиным очень высоко: *«Отмечаю буквально героическое, вызывавшее общее восхищение поведение Рзет над полем боя. В сотнях разрывов, атакованные Фиатами, ранее почти не летавшие, плохо умеющие стрелять, на самолетах с малой скоростью, экипажи Рзет всегда выполняли задачи»* [13].

** Имена приведены по документам отечественных архивов.

С другой стороны, несмотря на героизм экипажей Р-Зет, эти самолеты сковывали республиканских истребителей, без которых их появления на фронте было чрезвычайно опасным. *«Наличие 6 эскадрилий РЗет, которые были основной бомбардировочной силой, решительно связывало наших истребителей:*

На фронт, даже к первым линиям, без прикрытия посылать Рзет нельзя. Полет же трех-четырех десятков Рзет с прикрытием требовал почти всех истребителей.

В результате бомбить противника удавалось, но прикрывать свои войска от воздушных атак было нечем. ...Если истребители экстренно вылетали на прикрытие войск, то Рзетов специальным сигналом приходилось возвращать домой и сбрасывать бомбы без пользы» [13].

Советник В. Лопатин в своем отчете указывал, что 10—12 июля 1937 г. в бой вступили еще одна эскадрилья СБ и одна И-15. Первую возглавлял Перейра, а вторую, возможно, — Гонсалес Чиндосвиндо.

Таблица 23

Численность и состояние самолетов, отправленных из СССР в центральную Испанию с октября 1936 г., на 6 июля 1937 г. [13]*

	СБ	Р-Зет	И-15	И-16	ССС	УТИ-4
В строю	42	69	32	55	–	4
В полевом ремонте	–	–	–	2	–	–
В заводском ремонте	8	16	14	13	16	–
Погибло	11	7	41	14	15	–
Передано на СФ	–	–	25	9	–	–
Во Франции	–	3	4	–	–	–
Всего было отправлено	61	93	116	93	31	4

* Табличные данные представлены в оригинальном виде. Данные по Р-Зет расходятся на 2 самолета (в сумме получается 95).

Наступление республиканцев началось в ночь с 5 на 6 июля 1937 г., когда 11-я дивизия и две бригады 46-й дивизии 5-го армейского корпуса прошли незамеченными по оврагу на территорию противника и к рассвету** заняли Брунете. Примерно в это же время перешли в наступление части 2-го корпуса. К полудню им удалось прорвать линию фронта и выйти на Толедское шоссе, проходившее в нескольких километрах за линией фронта. Однако первоначальный успех развит не был. В полосе главного удара на теперь уже республиканской территории в населенных пунктах Вильянуэва-де-ла-Каньяда, Кихорна и Вильянуэва-дель-Пардильо остались гарнизоны противника, которые не собирались сдаваться. Перспектива двигаться вперед, имея у себя в тылу очаги сопротивления, командиров-республиканцев не прельщала. Наступление практически затормозилось. Республиканцы были вынуждены уничтожать окруженного противника.

** По другим данным – в 14.00.

К вечеру первого дня наступления пала Вильянуэва-де-ла-Каньяда. На вспомогательном направлении произошли печальные события: вечером солдаты передовых частей республиканцев, понесших значительные потери при прорыве обороны, не видя ни своих тыловых служб, ни частей второго эшелона, запаниковали и вернулись на прежние позиции. Попытки продвинуться на этом направлении в следующие дни успехом не увенчались.

9 июля была взята Кихорна, 10 – Вильянуэва-дель-Пардильо, но время было уже упущено. Противник успел стянуть к месту прорыва значительные силы. 12 июля продвижение правительственных войск было остановлено. В книге «Война и революция в Испании 1936–1939» французского журналиста Жоржа Сориа приводятся слова начальника штаба армии центра Висенте Рохо, относящиеся к этому переломному моменту: *«Отныне стало ясно, что мы оказались в худшем положении. Что касается авиации, это было очевидно, ибо самолеты противника, превосходившие наши как в численности, так и по боевым качествам, господствовали в воздухе над всей зоной боевых действий, которую они днем и ночью бомбардировали и обстреливали из пулеметов. Еще более разительным было превосходство в численности наземных войск»* [112].

Инициатива вновь перешла к франкистам, и республиканская армия вынуждена была отбивать контратаки противника. 24 июля, с захватом франкистами Брунете, битва стала подходить к концу. 28 июля активные боевые действия прекратились. Линия фронта на этом участке оставалось неизменной вплоть до самой капитуляции Мадрида весной 1939 г.

Авиация националистов в районе наступления на начало июля была представлена следующими силами: итальянцы – 2 группы истребителей Fiat CR.32 (6 эскадрилий), группа на Romeo Ro.37; франкисты-испанцы – группа на Heinkel He 45, эскадрилья Aero A.101, 2 группы на Junkers Ju 52;

немцы — разведывательные самолеты из A/88. Всего — около 130 самолетов. Республиканцы считали, что им противостоят около 50 франкистских самолетов.

Иностранные исследователи Гражданской войны в Испании оценивают силы авиации Франко достаточно скромно, в то время как численность авиации Республики оценивается в 400 «красных» самолетов, из которых 200 И-15 и И-16. Но даже несмотря на то что советские летчики воевали в Брунетской операции «за себя и за того парня», данные западных историков сильно завышены — общее число правительственных самолетов в целом в 3 раза, а по истребителям — в 4 (!) раза.

Таблица 24

Общий состав ВВС националистов к началу Брунетской операции [123]

Подразделение	Тип самолета на вооружении	Число самолетов
1-G-2	Heinkel He 51	13
2-G-3	Fiat CR.32	13
1-G-10	Breguet XIX	10
2-G-10	Breguet XIX	6
3-G-11	Heinkel He 46	12
4-G-12	Romeo Ro.37	6
5-G-17	Aero A.101	12
6-G-15	Heinkel He 45	8
1-G-22	Junkers Ju 52	6
2-G-22	Junkers Ju 52	6
1-G-70	Dornier Wal	8
2-G-62	Cant Z.501	2
1-E-60	Heinkel He 60	4
XVI Gruppo	Fiat CR.32	30
XXIII Gruppo	Fiat CR.32	30
VI Gruppo	Fiat CR.32	24
XXIV Gruppo	Savoia SM.81	12
XXIX Gruppo	Savoia SM.79	12
XXII Gruppo	Romeo Ro.37	24
J/88	Heinkel He 51	24
	Messerschmitt Bf.109	9
K/88	Junkers Ju 52	25
A/88	Heinkel He 70	10
AS/88	Heinkel He 59	5
VB/88	Heinkel He 111 Dornier Do 17 Junkers Ju 86	7
Всего		318

С началом наступления республиканцев на помощь имеющейся группировке были переброшены практически все авиационные силы националистов, в том числе — три немецкие истребительные эскадрильи: 1-я и 3-я — на He 51, 2-я — на Bf 109, все три эскадрильи из K/88 на Ju 52 и экспериментальная эскадрилья VB/88 на He 111, преобразованная в ходе боев в 4.K/88. Дневник боевых действий республиканской авиации уже 7 июля отметил количественное превосходство авиации националистов. Но превосходство было и качественное, т. к. к этому моменту противник начал широко применять в боях новые типы самолетов.

Таблица 25

ТТД новых самолетов националистов, примененных в Брунетской операции

	Messerschmitt Bf 109 B-1	Dornier ** Do 17E-1	Heinkel He 111 B-1	Savoia SM.79	Fiat BR.20
Экипаж (чел.)	1	3	4	4–5	5
Количество и марка двигателя	1× Jumo 210 D	2× BMW VI	2× DB 600C	3× Alfa-Romeo 126 RC. 34	2× Fiat A.80 RC.41
Мощность,	680/0	750/0	880/0	780/0	1030/0
л.с./на высоте, м	640/2700	850/4000	750/3400		1000/4100
Вес пустого, кг	1577	4500		6800	6500
Взлетный вес, кг	2197	7050	9325	10500	10100
Максимальная скорость, км/час / на высоте, м	408/0* 463/4000*	352/0 308/4000	300/0* 370/4000*	430/4000	430/4000
Вооружение: стрелковое	2×7,92-мм MG-17	1-2×7,92-мм MG-15	3×7,92-мм MG-15	3×12,7-мм 1×7,7-мм	3×12,7-мм
бомбовое, кг	–	750	1500	1250	1000
Дальность, км	690*	1500	1630 с 800 кг бомб*	2000–3300	3000

* Данные для подмодификации B-2

** В это время в Испании была также модификация в варианте дальнего разведчика – F-1.

В республиканской авиации тем временем происходили обратные процессы. Новых типов самолетов, кроме Р-5 в конце ноября 1936 г. и Р-Зет в конце февраля 1937 г. (не считая И-16 тип 6), не появилось. Бомбардировщики СБ, как и ранее, преподносили все новые и новые «сюрпризы» – в условиях жаркого испанского лета двигатели самолетов сильно перегревались. Так, например, даже на земле летчики не могли перерулить с одного края аэродрома на другой, а в воздухе на высотах ниже 2 тысяч м двигатели СБ не «тянули».

Из положительных моментов в республиканской авиации можно отметить расширение аэродромной сети и неплохую отработанность перебазирования. В частности, перед операцией был подготовлен «тыловой аэродромный район» Кинтанар – Санта-Крус – Сесанте. *«Только это позволило своевременно выводить части из-под удара и резко ограничить наши потери при систематических и чрезвычайно настойчивых ударах противника по аэродромам.*

Но это же обстоятельство привело в середине операции к уменьшению интенсивности боевой работы, ибо вместо прежних удалений (истребители 40 км, Р-Зет – 75–80 км; СБ – 100–120 км. – *Примеч. авт.*) *наша авиация принуждена была тратить на полет до поля боя 45–70 мин. Только истребители остались в прежнем расположении»* [13].

В сражении сыграло роль не только количество и качество самолетов, но и то, что *«условия работы республиканской авиации затруднены, солнце большее время дня на стороне мятежников, и ловить их самолеты трудно, последние бомбят с одного захода и уходят под прикрытие своей ЗА».*

Хроника боевых действий

5 июля

К 16.00 закончилось сосредоточение всех 136 республиканских самолетов, предназначенных для участия в операции. На посадке были «подломаны» И-16 и СБ.

В районе Мадрида было замечено до 25 истребителей противника, которые от воздушного боя уклонились.

АФ. 7 бомбардировщиков противника под прикрытием 14 истребителей бомбили республиканские войска.

6 июля

ЦФ. Первый воздушный бой прошел днем. Эскадрилья Р-Зет, прикрываемая И-16, штурмовала колонну противника. В момент выхода Р-Зет из атаки они подверглись нападению 12 «фиатов». Итальянцы без потерь смогли сбить 1 Р-Зет, в бою с истребительным прикрытием — 2 И-16. Об экипаже Р-Зет известно только то, что один из его членов смог покинуть самолет над территорией противника. Об истребителях известно немногим больше. Первоначально невернувшихся летчиков посчитали погибшими. На одном И-16 погиб л-т Алексей Трусов, самолет упал на чужой территории. Второму летчику, л-ту Григорию Хозяинову, удалось посадить поврежденную машину на территории противника. Летчик остался жив и попал в плен*.

Днем на аэродроме был потерян еще один Р-Зет. Он взорвался на своей бомбе, самолет сгорел, штурман погиб, летчик получил ранение.

Вечером этого дня произошло еще два боя. Над Сесеньей 3 СБ встретились с перелетавшей с Северного фронта 1.J/88. В результате все бомбардировщики получили пробоины, но смогли оторваться от противника. Самолет одного из нападавших, Харро Хардера, получил повреждения и совершил вынужденную посадку.

19-я эскадрилья (10 «фиатов») из группы «Asso di Bastoni» атаковала возвращавшуюся с разведки эскадрилью Еременко (12 И-15). Но утренний успех им повторить не удалось. Участник этого боя Михаил Якушин так описывает его в сборнике «Поэма о крыльях»:

«Полет подходил к концу, и мы уже возвращались на свой аэродром. Вдруг в 30—40 километрах от линии фронта над вражеской территорией значительно выше нас встречно-пересекающимся курсом прошла группа неизвестных самолетов. Знаков на них не было видно, тип самолета тоже не ясен, но по их серебристо-серой окраске можно было почти безошибочно определить, что это были самолеты мятежников. Они прошли над нами в сторону заходящего солнца, которое было от нас слева сзади. Казалось, что летчики противника нас не видят, так как они не проявляли никаких внешних признаков агрессивных намерений. Но мы зорко следили за ними. Враг имел большие преимущества: первое — это разность в высоте, второе — возможность атаковать со стороны солнца. Кроме того, фашистские летчики полагали, и это был их главный просчет, что они остались незамеченными. При наличии таких преимуществ (высота, солнце, внезапность) они решили вступить с нами в бой.

Каждый из нас был уверен, что противник не упустит благоприятный момент для нападения, и мы были к этому готовы. Левое звено незаметно перешло на правую сторону, чтобы не сковывать маневра эскадрильи при левом развороте в сторону противника, если он решит нас атаковать. Наши ожидания оправдались. Группа истребителей перешла в атаку.

Это мы определили по тому, как звенья вражеской группы одно за другим переходили в пикирование, разворачиваясь в нашу сторону. Нашей эскадрилье было невыгодно вступать в бой, так как полет подходил к концу и горючее в баках было на исходе. Однако нам ничего не оставалось, как по команде командира эскадрильи энергично развернуться в сторону противника и встретить его лобовой атакой.

Начался бой. Все двадцать четыре самолета завязали тот знаменитый «клубок», который был характерен для воздушных боев тех времен. Теперь вблизи мы смогли разглядеть друг друга. Это были серебристо-се-

* Л-та Хозяинова судили, приговорили к расстрелу. Приговор в исполнение приведен не был. В начале 1939 г. летчик вернулся на родину.

рые «фиаты» с желто-зеленым камуфляжем и черными крестами на крыльях и рулях поворота. По маневренности они немного уступали нашим легким и юрким «чатос», и мы без особого труда быстро занимали выгодные положения для атаки. Дружное начало боя определило его дальнейший ход. Наши атаки становились все настойчивее и смелее. Уже несколько вражеских самолетов рухнули на землю. «Фиаты», не выдерживая наших атак, все чаще пытались уйти от них переворотами, на которых они зависали, подставляя тем самым свои «животы» под огонь наших истребителей. Постепенно в воздухе стало свободнее, а вскоре фашистские истребители покинули поле боя. По приказу командира, который уже взял курс на свою территорию, все стали пристраиваться к нему, на ходу разбираясь по звеньям.

Какова же была наша радость, когда мы увидели, что все наши самолеты оказались невредимы. Первый бой, и без потерь — вот это победа!» [98].

Это был серьезный успех — приняв бой в невыгодном для себя положении, республиканские летчики не только не понесли потерь, но и смогли рассчитаться за утреннюю неудачу.

Как такое могло произойти? Ведь практически для всех наших летчиков это был первый воздушный бой. Достаточно сказать, что в предыдущем вылете звено Анатолия Серова, в которое входил и Михаил Якушин, вылетев на разведку, пыталось атаковать разрывы зенитных снарядов, приняв их за самолеты противника. Причина успеха была заложена в грамотных действиях командира эскадрильи Ивана Еременко, а исход боя решался уже индивидуальным мастерством пилотов. Среди них надо отметить Анатолия Серова. Серов, летчик-испытатель НИИ ВВС, был самым опытным среди пилотов эскадрильи.

Потери противника в этом бою, по одним данным, составили 5 истребителей (2 сгорели в воздухе и 3 упали на землю), по другим — 2 самолета были сбиты и 3 подбиты.

Зная, что итальянцы признали за 6—7 июля потерю 3 «фиатов» и 2 летчиков, можно с достаточной точностью конкретизировать потери: в одном сбитом истребителе погиб итальянец Марио Верчеллио (Mario Vercellio), еще один пилот покинул сбитую машину с парашютом, а три других, получив повреждения, произвели вынужденные посадки. Среди сбитых упоминаются А. Маттаи (A. Mattai) и командир группы А. Зотти (A. Zotti), имевший 9 побед.

В этот день командование республиканских ВВС впервые отметило нехватку истребителей: *«Республиканская авиация имеет недостаточно истребителей, которые в основном прикрывают налеты шести эскадрилий «Эрзет».*

7 июля

ЦФ. В этот и следующий день республиканским летчикам прибавилось забот: проходивший с 4 июля в Испании Международный конгресс писателей-антифашистов перенес свои заседания из Валенсии в Мадрид. Таким образом писатели решили повысить моральный дух защитников Республики и показать, что и они не боятся бывать во фронтовом городе.

Летчикам-истребителям была поставлена задача — на головы писателей не должна упасть ни одна бомба, что неизбежно отрывало немногочисленные силы авиации от прикрытия наземных частей.

В 7.00 в районе Каса-де-Кампо встретились 20 республиканских истребителей (одна эскадрилья И-15 и одна И-16) и 25 «фиатов». Подробности происшедшего боя неизвестны, неясно также, участвовали ли в этом бою Р-Зет. Известно только, что в одном из моментов боя 4 И-15 (летчики Серов, Яку-

шин, Шалыганов и Карпов) противостояли большому числу самолетов националистов. Численное превосходство было значительным, летчики противника были не новичками.

В результате боя погиб летчик Иван Карпов. Сергей Шалыганов получил ранение и совершил вынужденную посадку, самолет при этом был «подломан». Серова и Якушина спасли республиканские зенитчики. В этом же бою был сбит 1 И-16, смертельное ранение получил Николай Дьяконов.

Республиканскими истребителями было заявлено о 3 сбитых «фиатах». Еще об 1 сбитом «фиате» из двух атаковавших заявили стрелки трех Р-Зет, истребитель упал под Мадридом.

У итальянцев в этом бою от огня И-16 был ранен пилот группы «Asso di Bastoni» Джино Пассери (Gino Passeri). При посадке на своей территории самолет скапотировал и летчик погиб.

На посадке 1 Р-Зет задел другой. Оба самолета направили в заводской ремонт.

За этот день в дневнике боевых действий появилась следующая запись: *«У противника появились новые двухмоторные истребители с двумя рулями поворота и новый скоростной истребитель с убирающимися шасси, с большей скоростью, чем у СБ»* [61]. Со вторым все ясно — это Messerschmitt Bf 109, который до декабря 1937 г. советские летчики в документах будут называть «моноплан» или «скоростной моноплан». «Мессершмиттом» этот самолет будет называться в отечественных документах только после 4 декабря 1937 г.*, — когда подбитый истребитель противника приземлится на республиканской территории и будет изучен.

А что был за истребитель, упомянутый первым, — можно только догадываться.

Со своей стороны, летчики противника также заметили у республиканцев «нестандартный» тип самолета. Командир 2.J/88 Гюнтер Лютцов в первые дни республиканского наступления заметил у республиканцев «потез», который среди бела дня пристраивался к возвращавшимся с задания националистским «савойям», «провожал» их до аэродрома и тут же бомбил. Нападению таким образом подверглась и площадка эскадрильи Лютцова. В документах по этому поводу нет никаких упоминаний, но возможно, что это один или несколько республиканских Fokker F.VIIb3m, в начале сражения действительно совершивших несколько боевых вылетов.

АФ. Противник бомбил республиканские войска.

8 июля

ЦФ. В 16.00 республиканские истребители атаковали группу самолетов противника из 5 «юнкерсов» и 12 «фиатов». Эскадрилья И-16 Ивана Лакеева атаковала «фиаты» и сбила два из них. Остальные истребители атаковали бомбардировщики и сбили один из них. У республиканцев потерь в бою не было.

В 17.00 5 СБ были атакованы 15 Bf 109 и «двухместными истребителями». Одному бомбардировщику уйти не удалось — самолет сгорел в воздухе, летчику и стрелку удалось спастись на парашютах, штурман — погиб. Немецкие летчики посчитали, что сбили 2 СБ и записали по победе л-ту Рольфу Пингелю (Rolf Pingel) и унтер-офицеру Гуидо Хёнесу (Guido Hones). Республиканцы заявили о сбитом «двухместном истребителе», упавшем на нейтральной полосе рядом с СБ.

Экипажи СБ, бомбивших аэродром Сеговия, доложили об уничтожении 3 самолетов противника.

Пилот И-16 Константин Беляков был ранен осколком зенитного снаряда во время разведывательного полета.

* Небольшое исключение будет сделано в дневнике боевых действий от 30.08.37 г.

9 июля

ЦФ. 15 «фиатов» пытались атаковать 2 СБ, но бомбардировщики ушли.

2 «фиата» атаковали эскадрилью Р-Зет, но были отбиты огнем стрелков. Потерь в этом бою не было.

На взлете у одного И-15 оторвалось колесо, но летчик сумел после возвращении с боевого вылета благополучно посадить самолет.

На Арагонском и Южном фронтах появлялись 5 и 3 бомбардировщиков противника соответственно под прикрытием истребителей.

10 июля

ЦФ. Огнем ЗА франкистов были поражены 2 Р-Зет. Один из них упал на территории противника, один член его экипажа сумел покинуть самолет с парашютом. Вторая «Наташа» получила тяжелейшие повреждения, но летчик с перебитой кистью правой руки сумел произвести посадку на своей территории, летнаб погиб.

Немецкая разведывательная группа A/88 понесла потери после атаки истребителей. Иностранные источники приводят две версии случившегося. Согласно первой версии, итальянцы по ошибке атаковали и сбили два He 70. По второй — истребители были республиканские и сбили они только один He 70. Согласно обеим версиям, два члена экипажа — л-т Г. фон Поссер (H. von Posser) и обер-ефрейтер Р. Райнхольд (R. Reinchold) погибли. В соответствии с первой версией два члена экипажа второго He 70 спаслись на парашютах.

«Мессершмитты» по ошибке атаковали итальянские бомбардировщики. Сближаясь, немцы идентифицировали опознавательные знаки националистов и прекратили атаку. Однако Лютцов решил ради забавы подойти поближе, но стрелок одного из бомбардировщиков не понял немецкого юмора и «всадил» в Bf 109 пулеметную очередь. Легко раненный немец на получившем небольшие повреждения истребителе отвернул в сторону и сумел благополучно приземлиться на своем аэродроме.

В отечественных документах итоговые потери противника оцениваются в 2 сбитых «хейнкеля» (без указания — каких именно) и 1 «юнкерс». Подробностей не приводится. 1 немецкий летчик опустился на парашюте и попал в плен.

5 СБ с испанскими экипажами должны были бомбить аэродром Торрихос, но, встретившись с 12 истребителями противника, вернулись назад, не выполнив задачи.

АФ. 8 «юнкерсов» в сопровождении 7 «фиатов» бомбили 28-ю республиканскую дивизию, 16 человек было убито и 20 ранено.

11 июля

ЦФ. Сколько вылетов сделал противник — неизвестно, но в дневнике боевых действий республиканской авиации отмечается, что *«авиация мятежников действовала исключительно активно, воздействуя на расположение республиканских войск, начиная оказывать серьезное влияние на их моральное состояние».*

Эскадрилья И-16 при возвращении с патрулирования встретила и сбила одиночный Fiat CR.32, пилот — испанец Хесус Рубио Пас (Jesus Rubio Paz) выпрыгнул с парашютом и попал в плен.

Аэродром Кампо-Реаль, на котором базировались Р-Зет, подвергся атаке трех истребителей «фиат». О республиканских потерях не сообщается. Противник потерял от зенитного огня 2 истребителя.

ЮФ. Франкисты бомбили Хаен.

12 июля

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 300 боевых вылетов — наибольшее число за весь прошедший период войны. Достигнутая в этот день боевая активность будет превышена еще только один раз. Основная задача формулировалась так: *«Поймать в воздухе авиацию мятежников, которая сильно мешала республиканским войскам, и вынудить ее принять бой».*

Крупный воздушный бой произошел в районе Эль-Эскориал — Сан-Мартин — Навалькарнеро — Аравака. Эскадрильи Лакеева, Виноградова, Шевцова (29 И-16) и эскадрилья Еременко (8 И-15) неожиданно атаковали авиагруппу противника, состоявшую приблизительно из 40 «фиатов» и «хейнкелей»*. В результате боя эскадрилья Лакеева записала себе на счет 2 «фиата», эскадрилья Виноградова — 1 «фиат», а эскадрильи Шевцова и Еременко — по 2 «фиата» и 1 «хейнкелю». Столько же побед было заявлено и итальянцами: 5 И-15 и 4 И-16. Еще об одном сбитом И-15 заявили летчики-националисты. С республиканской стороны был потерян 1 И-15, пилот-американец Гарольд Даль выпрыгнул с парашютом и попал в плен**. О потерях противника известно, что в этот день погиб испанец к-н Нарсисо Бермудес де Кастро (Narciso Bermudez de Castro) из группы 2-G-3, имевший 4 победы.

Чуть позже произошел второй бой. *«Эскадрилья «Эрзет» была атакована скоростными истребителями мятежников (монопланы), но последние, будучи атакованы истребителями «И-16» (эскадрилья Шевцова) и потеряв 1 моноплан, ушли на свою территорию. Вторая эскадрилья «Эрзет» была атакована «Фиатами» и в воздушном бою потеряла 1 «Эрзет», который произвел вынужденную посадку на линии фронта и был расстрелян артиллерией мятежников, летчик невредим, летнаб ранен, оба вернулись на свой аэродром»* [61].

Кратко описанный, точнее сказать просто упомянутый в документах, этот бой оказался достаточно примечательным с многих точек зрения. Это была первая встреча в воздухе И-16 и «мессершмиттов», в результате которой республиканские летчики надолго отбили у немцев охоту атаковать Р-Зет. Несмотря на активную боевую работу Р-Зет, за все время боевых действий летчики-истребители «Легиона Кондор» в первый и последний раз записали на свой счет победу над этим легким бомбардировщиком.

Немецким истребителям, по зарубежным данным, удалось сбить 3 И-16 и 2 «праги»***. Бомбардировщики были записаны погибшему в этом бою Г. Хёнессу****. В дневнике боевых действий о потерях правительственной авиации в этом бою, кроме Р-Зет, сбитого «фиатами», ничего не говорится. Точно известно, что И-16 в этот день потерь не имели, так же как и не было других (кроме описанной выше) потерь Р-Зет.

Так кто же сбил первый «мессершмитт»? Иностранные исследователи либо вообще никого конкретно не называют, либо указывают автором победы Френка Тинкера, причем некоторые историки только предполагают, другие же считают Тинкера победителем без всяких сомнений и предположений. Не умаляя достоинства американского летчика, надо сказать, что в своих мемуарах он сообщает о первом сбитом моноплане в большом бою***** в районе Мадрида 13 июля [139].

А что сообщают отечественные источники? Несколько советских летчиков, воевавших в Испании, опубликовали свои мемуары. О «мессершмиттах», сбитых именно во время Брунетской операции, упоминает только Борис Смирнов. Первый бой с «мессершмиттами» он описывает как большое сражение над Мадридом, произошедшее 8 июля

* Возможно, это были не «хейнкели», а «фиаты», отличавшиеся камуфляжем или не закамуфлированные вовсе.

** Ф. Тинкер отметил, что Даль был сбит 13 июля (в том же бою, когда Тинкер сбил свой первый «мессершмитт»). Видимо, на основании этой информации зарубежные источники утверждают, что эту победу одержал 13 июля Петер Боддем из 2.J/88.

*** В небольших количествах в Испании был чехословацкий самолет Aero 101, того же класса, что и Р-Z.

**** Вышеприведенный эпизод интересен как иллюстрация метода подсчета сбитых самолетов, который применялся в «Легионе Кондор». Если летчики, которые стреляли по И-16, могли видеть попадания и вправе были писать победные рапорты, то Хёнесс, не вернувшийся из боя, не то что написать, но и по радио (по случаю отсутствия оного) доложить о «победах» не мог. Однако в западной авиационной историографии ему непреложно, из книги в книгу, приписываются эти «победы». Увы, умами правит безоговорочная вера в немецкую пунктуальность.

***** Френк Тинкер в своих мемуарах сообщает о 12 сбитых самолетах противника в этом бою.

[111]*. Такое утверждение позволяет сделать вывод — либо Смирнов не участвовал в бою 12 июля, либо (что более вероятно) описание им боя имеет некий собирательный характер. Если это так, то становится известным имя героя, который первым сбил «мессер». Это — Петр Бутрым** — командир звена 116-й иаэ МВО.

«Удар был сильным. Строй немцев раскололся. В первую же минуту острой стремительной схватки Бутрыму удалось основательно зажать одного гитлеровца. Тот попытался уйти от Бутрыма глубоким виражом, но Петр смело, почти отчаянно, по диагонали срезал расстояние и ударил по фашисту из двух пулеметов. Бил он наверняка, целясь прямо в летчика. И новенький лакированный моноплан, которому франкисты пророчили верную победу, неуклюже повалился вниз» [111].

Неуправляемый «мессершмитт» Г. Хёнесса упал с высоты 2 500 м на свою территорию — летчик был убит еще в воздухе.

Истребителями противника был сбит СБ, выполнявший разведывательный полет в районе Сеговии. Командир экипажа Михаил Заикин (Залкин) и стрелок Алексей Черкасов попали в плен***. Штурман Виктор Лебедев пропал без вести (погиб). Самолет сбил обер-лейтенант Рольф Пингель.

Еще 1 СБ летал на разведку порта Пальма, где встретился с 2 «фиатами», от которых ему удалось уйти. Экипаж бомбардировщика заявил о победе над истребителем, упавшем в воду.

С этой даты противник приступил к беспрерывным ночным бомбардировкам одиночными самолетами.

13 июля

Произошло два воздушных боя. В первом бою эскадрилья Шевцова во время прикрытия Р-Зет встретила 2 «мессершмитта» и один из них сбила. Второй — произошел в 18.00. Бой начался между истребителями, сопровождавшими Р-Зет, и истребителями противника. За 40 минут сражения оно переместилось с республиканской территории на территорию противника в район Навалькарнеро. Как и в бою 12 июля, стороны заявили о многочисленных победах. Республиканские летчики заявили о сбитых «фиате», «юнкерсе», «хейнкеле», 2 «ромео» и 4 монопланах, в том числе один моноплан сбил Тинкер****. Немцы заявили о победах над 3 И-16, еще на 2 И-16 претендуют итальянцы. По отечественным данным, в этом бою погиб Федор Колосов. Его И-16 упал на территорию неприятеля.

В иностранных источниках о потерях противника имеется лишь упоминание о двух столкнувшихся в бою «фиатах».

Потери республиканской авиации в этот день пополнил 1 Р-Зет, сбитый зенитным огнем во время налета на Альбарасин, испанский экипаж погиб.

Одно звено Р-Зет по ошибке часть бомб сбросило на свою территорию.

Всю ночь противник бомбил республиканскую территорию.

14 июля

Над Махадаонда Вильяфранко-дель-Кастильо три франкистских летчика на «фиатах», «неожиданно подкравшись», атаковали группу Р-Зет. Истребителей прикрытия рядом не оказалось, и националисты заявили о 5 сбитых «папагайо»*****, из которых 2 сбил Гарсия Морато. На самом деле были потеряны только 2 Р-Зет. Как указано в документах, республиканские истребители вовремя не встретились с Р-Зет из-за густой дымки.

В 16.00 в районе Сан-Мартина 6 СБ были атакованы 18 истребителями, «от которых ушли с пробоинами, но без потерь».

Впервые упоминаются 5 ночных боевых вылетов на И-15. Так начала претворяться в жизнь идея Анатолия Серова о ночных действиях истребителей. Потери от ночных бомбардировок франкистов были незначитель-

* Борис Александрович Смирнов писал свои книги по прошествии многих лет после описываемых им событий. После Испании Б. А. Смирнов воевал с японцами на Халхин-Голе, прошел всю Великую Отечественную войну. В его произведениях, написанных, судя по всему, по памяти, много неточностей — особенно в датах, но суть событий, по мнению автора, изложена точно и правдиво. Вероятно, основные события описанного им боя 08.07.37 г. на самом деле имели место 13.07.1937 г.

** Петру Бутрыму по итогам пребывания в Испании личных побед засчитано не было. В документах его заслуги описываются так: *«сбитых звеном 1, и четырьмя самолетами один самолет»*. Тем не менее, по совокупности имеющейся у нас информации, решающая роль в победе над «мессершмиттом» принадлежит именно П. Бутрыму.

*** Были осуждены, приговорены судом к расстрелу, но приговор в исполнение приведен не был. В 1939 г. были обменены на пленных националистов. Вернулись на родину.

**** «Mayser-Schmidt» — под таким названием эти самолеты фигурирует в книге Тинкера

***** Так назвали Р-Зет националисты

ны, но разрывы бомб мешали ночному отдыху республиканцев. Первоначально командование, да и некоторые летчики, скептически отнеслись к затее Серова. Оснований для скептицизма было достаточно — аэродромы к ночным полетам не приспособлены, прожектора практически отсутствуют. Кроме того, летчиков-истребителей и днем не хватало, а тут им пришлось бы летать еще и ночью. Но Серов не сдавался, поддержали его предложение и некоторые летчики на И-16. В конце концов командование разрешило ночные вылеты И-15. В число летчиков-ночников (правильнее, наверно, летчиков-«круглосуточников») вошли Анатолий Серов, Леонид Рыбкин, Кузнецов, Леонтий Сорокин и Михаил Якушин. Полеты совершались с аэродрома Алкала, взлет производился по звуку моторов бомбардировщиков или по докладам наземных частей. Но успех пришел не сразу.

Бомбами франкистов был разбит единственный прожектор, который освещал летное поле во время посадки истребителей. В результате самолет Серова попал в воронку, к счастью, летчик отделался легкими ушибами. После этого вместо прожектора стали использовать автомобильные фары, а летчики-истребители, не летавшие ночью, все более настойчиво советовали Серову бросить это дело. Сомнения появились и у самих ночников. Частично развеять их удалось Михаилу Якушину и еще одному летчику, когда они ночью обнаружили и обстреляли бомбардировщики националистов. После этого несколько ночей противник не летал. Развязка наступила в ночь с 25 на 26 июля, но об этом — ниже.

15 июля

ЦФ. В 16.30 в районе Навалькарнеро 4 И-16 во главе с Александром Минаевым вступили в бой с 18 «фиатами» из франкистской группы 2-G-3 во главе с Гарсия Морато.

Борис Смирнов в своей книге приводит описание этого боя, несколько отличающееся от документального, но как нельзя лучше отражающее атмосферу происходившего: *«С первых минут воздушный бой принял угрожающий для нас характер. «Фиаты» теснили нас со всех сторон. В конце концов противнику удалось разрознить эскадрилью.*

Впервые минаевцы дрались в одиночку, еле успевая стряхивать с себя наседающие «фиаты» [111].

Морато заявил о 2 победах, и если одна из них не подтверждается, то вторая оказалась реальной. В то время на И-16 еще не было бронеспинок, и грудь Александра Минаева оказалась пробита тремя пулями. Его самолет упал на республиканской территории. Эскадрилью после тяжелой утраты возглавил Борис Смирнов.

На аэродроме Эль-Кармоли произошла катастрофа 2 И-16: *«На высоте 1 000 м при прямом полете у самолета загнулась консоль правой плоскости, и самолет с работающим мотором врезался в воду. У второго самолета обломалась полностью консоль»* [61]. Испанские летчики Мигель Плаца Санчес (Miguel Plaza Sanchez) и Антонио Молина Тирадо (Antonio Molina Tirado) погибли.

На одном из аэродромов Р-Зет с испанским экипажем на посадке врезался в грузовик. Летчик погиб, летнаб получил ранение.

Бомбардировкой противника была полностью выведена из строя зенитная батарея 76,2-мм пушек.

16 июля

ЦФ. Противник днем и ночью выполнил 9 налетов на аэродромы Барахас, Алкала и Гвадалахара. Бомбами был поврежден 1 И-16 и нарушена связь с Алкалой.

1 И-16 не вернулся с боевого вылета. Пропал без вести летчик Михаил Федулов. Его самолет был сбит Пингелем из 2.J/88 и упал на территории франкистов близ Фуенлабрада.

В этот день для отражения ночных налетов был выделен отряд в составе четырех И-15.

17 июля

ЦФ. Данные о количестве вылетов отсутствуют. Известно, что республиканская авиация выполнила 3 вылета ночью и 4 — групповых — днем для «поимки противника в воздухе».

Противник ночью произвел 7 налетов. Два раза республиканские истребители имели встречи с противником и заставляли его поспешно сбрасывать бомбы и уходить. Потерь на земле от этих налетов не было — республиканские истребители на ночь перебазировались на запасные аэродромы.

В 19.50 в районе Навалькарнеро — Эскориаль — Мадрид произошел *воздушный бой между 28 республиканскими истребителями и 30 франкистскими самолетами, пытавшимися совершить налет на аэродром Алкала. В ходе боя Хиллману из 2.J/88 удалось сбить И-16 командира звена Николая Сафонова. Летчик смог покинуть самолет, но у парашюта порвались лямки, и он разбился. Тем временем бой продолжался, и республиканские истребители заявили о сбитых моноплане-истребителе и «юнкерсе».* Френк Тинкер в своей книге приводит другие данные: всего, по его воспоминаниям, в этот день было сбито 1 «юнкерс», 2 «хейнкеля» и 2 «мессершмитта», в том числе — 1 «мессершмитт» сбил он. А потерян был, по его же данным, 1 биплан с новым русским пилотом. В общем-то неплохая точность для мемуаров. Про бомбардировщик уточненных данных нет, а сбитым моноплан оказался «мессершмитт» Хандрика, которому удалось совершить вынужденную посадку в районе Эскалона.

Республиканская зенитная артиллерия сбила 1 «юнкерс» и 1 «фиат».

За этот день в дневнике боевых действий была сделана следующая запись: *«Идет борьба за господство в воздухе. Новые истребители мятежников ищут боя, а «Хейнкели» и «Фиаты» от боя уклоняются, выполняя задачу ловли «Эрзетов»* [61]. Причем отмечено весьма точно — «мессершмитты» именно ищут боя, а не вступают в любой бой, в отличие от советских летчиков.

18 июля

ЦФ. В 3 вылетах экипажи СБ видели истребителей противника, которые не смогли нанести потерь бомбардировщикам и помешать выполнить им задачу.

Произошло три больших воздушных боя.

7.45 в районе Боадилья-дель-Монте — Посуэло-де-Аларкон 34 республиканских истребителя встретились с неизвестным количеством Bf 109, «фиатов» и бомбардировщиков. В этом бою погиб летчик эскадрильи И-15 Божидар Петрович — «на очень большой скорости самолет разбился при выходе из пике». Существует несколько источников, в которых описан данный эпизод. В каждом отдельном случае бой описан немного по-своему, но во всех есть одно общее: Божко гнался за «фиатом», которого ему удалось сбить, но и сам он следом за ним врезался в землю.

13.55 смешанная группа И-15 и И-16, сопровождавшая Р-Зет, провела бой с франкистскими истребителями. «По наблюдению с земли, сбито два моноплана сгоревшими».

19.25 32 республиканских истребителя провели бой с 40 истребителями мятежников. Результаты боя неизвестны.

В одном из боев на И-16* погиб Василий Долгий, успев перед этим сбить «Юнкерс-52». Сбил советского пилота Хиллман из 2.J/88.

Республиканская авиации потеряла также сбитыми в воздушных боях 2 Р-Зет. Экипаж одного самолета погиб, второй — произвел вынуж-

* В одном из документов тип самолета указан — И-15.

денную посадку на своей территории, самолет при этом сгорел. Еще 1 Р-Зет вернулся на аэродром с убитым штурманом.

Потери противника за весь день, по дневнику боевых действий, составили: 5 «фиатов», 1 «хейнкель», 2 монопланa, 1 Ju 52 и двухмоторный «фиат», сбитый летчиком И-15.

По мемуарам Тинкера, в этот день ему удалось одержать очередную и на этот раз последнюю победу — сбить «хейнкель», пилот которого выпрыгнул с парашютом.

Немцы признали потерянным в воздушном бою Bf 109, пилот которого Харбах (Harbach) спустился на парашюте на свою территорию. У итальянцев в этот день в воздушном бою погиб летчик группы Cucaracha Джузеппе Молло (Giuseppe Mollo).

19 июля

ЦФ В районе Навальгамелья прямым попаданием зенитного снаряда сбит СБ с испанским экипажем. Самолет взорвался в воздухе, экипаж погиб.

Противник бомбил аэродромы Гвадалахара и Алкала, на последнем был поврежден 1 СБ и погиб испанец-шофер.

Немец Макс Шульц, летавший на He 112V4, огнем из пушки вывел из строя 3 республиканских танка, но при возвращении у самолета отказал двигатель. Летчик совершил вынужденную посадку, после которой самолет ремонту уже не подлежал. Подтвердить или опровергнуть уничтожение танков в настоящее время вряд ли возможно, хотя это представляется реальным: броня Т-26 была противопульной.

20 июля

ЦФ В дневнике боевых действий сделана запись: «Основная часть авиации республиканцев приводила в порядок материальную часть самолетов, а остальная часть летного состава отдыхала».

О проблемах с материальной частью говорилось и выше, а вот что касается летного состава, ситуацию проясняют воспоминания Бориса Смирнова*: *«Напряжение боев нарастало и на наших высотах. Дело дошло до того, что Волощенко упал в обморок. Произошло это неожиданно. Мы поднялись, как всегда, в половине третьего утра. Единственное средство отогнать сон — это холодная вода. Поэтому, вскочив с постели, мы сразу же бежим в умывальную комнату. Волощенко не дошел до крана, грохнулся в коридоре. Лицо побледнело, возле глаз появились синие тени. Пульс едва прощупывался. Диагноз ставить не надо. Ясно, что это обморок — следствие крайней усталости»* [111]. Очнувшись, Николай Волощенко стал приводить «аргументы» летчикам эскадрильи, которые решили оставить его в этот день отдыхать: *«Мы все устали! — кричит он Бутрыму. — Я же видел, Петр, как тебя вчера механик подсаживал в машину. А мой обморок — чепуха. Пройдет!»* Такое положение дел подтверждается и хранящимся в архиве докладом «Из опыта действий республиканской авиации в Испании», сделанным советником Гречневым. Согласно этому документу, советник В. Лопатин, командовавший республиканской авиацией в этом сражении, *«в воздушных боях над Мадридом измотал наших летчиков, вызывая их при каждом случае в воздух»* [68].

* Описываемые им события не привязываются к конкретной дате, но, скорее всего, они имеют отношение если не именно к этому дню, то безусловно — к этому периоду.

Противник безрезультатно бомбил аэродромы Алкала и Кинтанар.

21 июля

ЦФ Р-Зет выполнили 42 самолето-вылета. Много вылетов сделали СБ и истребители.

Произошел один воздушный бой. В 5.30 3 СБ и в 6.00 6 СБ бомбили аэродром Авила, на котором базировались «мессершмитты». Первая группа отбомбилась без осложнений, вторая — подверглась атаке 25—30 немецких истребителей*. Стрелки Аронов и Иванов сбили 2 моноплана. 1 СБ был подбит и потерпел аварию на своей территории.

Одним из нападавших оказался немецкий летчик Лютцов, возвращавшийся после боевого вылета. Над аэродромом он заметил разрывы снарядов, а затем — бомбардировщики республиканцев. Горючее у него уже было на исходе, и он успел только один раз атаковать СБ, уходившие в сторону солнца. Кроме этого, на его самолете вскоре отказали пулеметы. Хотя стрелок СБ и стрелял в его сторону, повреждений в «мессере» Лютцова не оказалось.

В это время взлетела дежурная пара немецких самолетов. Один истребитель бомбардировщиков не нашел и вскоре вернулся. Второму повезло больше — Петер Боддем догнал и сбил СБ летчика А. Галина. Стрелок был ранен, один из моторов загорелся, но пламя удалось сбить. Потом, когда оба двигателя остановились, СБ (з/н 4161) сел вынужденно в 15 км от линии фронта, при этом развалившись на несколько частей. Согласно документам, машина попала в ремонт, но вряд ли была восстановлена.

Противник нанес очередные удары по республиканским аэродромам. В Алкале был уничтожен пассажирский самолет, в Кинтанаре 1 Р-Зет и 1 самолет связи. Противник потерь не имел: *«Противодействие и ловля скоростных двухмоторных самолетов не удались, отдельные самолеты вступали с ними в бой, но безрезультатно».*

* Отчет летчика Алексея Галина уменьшает цифру нападавших до трех. И хотя дата вылета в отчете не указана, но его описание соответствует событиям только этого дня.

22 июля

Республиканские истребители совершили 44 боевых вылета, по другим самолетам данных нет.

Истребители два раза безуспешно атаковали бомбардировщики противника.

Франкистской авиацией на аэродроме Алкала был разбит 1 И-15.

23 июля

На аэродроме Таламанкадель Харама бомбардировщиками Do 17 был разбит 1 Р-Зет. Погибло 2 и ранен 1 человек.

Аэродром Кампо-Реаль подвергся бомбардировке трех Do 17. На аэродроме, кроме Р-Зет, находились истребители, которые, увидев опасность, попытались взлететь для перехвата немцев. Но было уже поздно — бомбы довольно точно посыпались на аэродром. Их осколками были повреждены несколько взлетавших и выруливавших на старт И-16. Два летчика (Валерьян Яманов и Иван Воронин) получили серьезные ранения**. В госпиталь со смертельным ранением в живот был доставлен инженер Григорий Аплесный (Аплеснин), который 28 июля скончался. Четверо испанских техников отделались легкими ранениями.

** Были доставлены в госпиталь, после выздоровления в августе 1937 г. вернулись на родину.

24 июля

В этот день республиканские войска оставили Брунете. Отступавшие наземные части понесли большие потери от огня авиационных пулеметов противника.

В период 16.00 — 17.00 произошел воздушный бой между республиканскими истребителями и 17 двухмоторными бомбардировщиками, охраняемыми истребителями.

По отечественным данным за весь день, без собственных потерь в воздушных боях, были сбиты истребители «фиат» и «хейнкель», а также 1 Do 17, экипаж которого выпрыгнул с парашютами и попал в плен. Еще

1 бомбардировщик — «юнкерс» был подбит и произвел вынужденную посадку на своей территории.

По зарубежным данным «Легион Кондор» в этот день потерял от зенитного огня He 51, пилотировавший его Эрнст Фридрих Ройттер (Ernst-Fridrich Reutter) погиб. Признается и потеря Do 17 (б/н 27 • 15), о судьбе экипажа и причине потери не сообщается, не упоминается и подбитый «юнкерс».

Проявила себя в этот день и зенитная артиллерия мятежников. Огнем с земли были подбиты 2 СБ и 1 И-16, причем оба СБ произвели вынужденные посадки вне аэродрома.

1 И-16 скапотировал на посадке, возможно, это было следствием полученных боевых повреждений.

25 июля

Авиация франкистов для закрепления успеха вчерашнего дня подняла в воздух все самолеты, которые могли нести бомбы. Для усиления мощи ударов 2 боевых вылета сделали итальянские бомбардировщики SM.81, базировавшиеся весьма далеко от места боев — в Сориа. Остальные самолеты националистов сделали как минимум по 3 боевых вылета.

Республиканская авиация на Центральном фронте делала все, что могла, но наземные части продолжали нести большие потери.

В этот день имели место два воздушных боя, в которых погибли 2 пилота И-16: командир эскадрильи Василий Веревка и летчик Василий Макарычев. В эскадрилье И-15 1 самолет был сильно поврежден «фиатом», а его пилот — Михаил Петров, получил ранение и совершил вынужденную посадку.

Противник, по советским данным, в этот день лишился 3 «фиатов» и 2 монопланов.

С наступлением темноты произошел еще один воздушный бой. Главным и единственным оставшимся в живых участником этого поединка был Михаил Якушин, поэтому опять обращаемся к его воспоминаниям в сборнике «Поэма о крыльях»: *«В ночь на 26 июня 1937 года* (это ошибка или опечатка, конечно, это бой произошел в июле. — *Прим. авт.*) *мы с Анатолием Серовым, усталые и угрюмые, прибыли на аэродром, чтобы занять места у своих самолетов. Днем мы провели несколько воздушных боев... Около 12 часов ночи нам по телефону сообщили, что авиация мятежников бомбит республиканские войска в районе Эскориал. Серов и я взлетели и взяли курс в сторону фронта. Ночью на линию фронта пришлось лететь впервые. По очагам пожара мы определили район патрулирования. Серов остался на высоте 2000 метров, я поднялся на 1000 метров выше. Мне опять повезло: через 10 минут я увидел на встречном курсе бомбардировщик противника. Теперь-то он не уйдет. Я знал причину неудачи первого боя и не намерен ее повторять. Пропустив бомбардировщик, я развернулся на 180 градусов и пошел на сближении сзади почти на одной высоте с правой стороны. Мы знали, что в стыке правого крыла с фюзеляжем находится непротектированный бензиновый бак для заливки моторов. Пристроившись почти вплотную и уравняв скорости, я прицелился и открыл огонь. С правой стороны фюзеляжа сразу же вспыхнуло пламя. Почти одновременно открыл огонь по моему самолету стрелок, но было уже поздно: загоревшийся бомбардировщик начал падать. Я следил за его падением, пока он не ударился о землю. По времени мы должны были еще продолжать патрулировать, но нетерпелось скорее вернуться на аэродром, чтобы поделиться своей радостью. Не успел я выйти из кабины самолета, как попал в крепкие объятия Серова, который радовался не меньше меня, если не больше. Ведь это победа его идеи»* [98]. Экипаж Ju 52 из 3.K/88 — Л. Фальк (L. Falk), Г. Убельнак (G. Ubelnack), Ф. Берндт (F. Berndt), В. Бротцман (W. Brotzmann), А. Хайер (A. Heyer) — погиб полностью.

26 июля

ЦФ. В 7.40 произошел воздушный бой, в котором участвовали СБ и истребители обеих сторон. В течение получаса без потерь со стороны республиканцев было сбито 2 «фиата». 1 «фиат» был сбит экипажем СБ Сенаторова, эта победа отмечена отдельной строкой, поэтому можно только предполагать, была ли одержана она в утреннем бою или в каком-то другом.

Противник продолжал наносить удары по аэродромам, в результате чего самолеты на Алкале *«буквально изрешечены, но жизненные части самолета* (так в оригинале. — *Примеч. авт.*) целы».

Во время облета И-16 погиб Сергей Астахов. Его самолет не вышел из штопора. Причина катастрофы не указана, но сомнений нет — разрушение непрочного крыла.

Ночью на свой аэродром не вернулся очередной Ju 52*, на этот раз — из 1. К/88. Успеха добился Анатолий Серов. Советник Лопатин так описал случившееся: *«В следующую ночь ком-р ночного отряда т. Серов в паре с Якушиным на тех же высотах вылетели на фронт по вызову с наблюдательного пункта. Т. Серов на высоте 3 000 м увидел освещенный прожектором Юнкерс и открыл по нему огонь с большой дистанции. Юнкерс отвечал огнем своих пулеметов и резким поворотом ушел. Почти сразу после этого т. Серов увидел разрывы бомб на нашей территории и, ориентируясь по ним, на 3 500 м заметил другой Юнкерс. Подойдя к нему вплотную и со стороны хвостового оперения, т. Серов начал вести огонь. Противник сильно отстреливался. После третьей очереди Юнкерс загорелся и стал падать на землю. Четыре человека с этого Юнкерса взяты в плен»* [13].

* В состав экипажа входили Й. Ремлинг (J. Remling), Р. Пирнер (R. Pirner), Шелхорн (Schelhorn), Б. Тилебайн (B. Thielebein).

Победа досталась Серову достаточно легко, и он, не успокоившись, погнался за другим бомбардировщиком противника, который, вовремя заметив опасность, стал уходить на свою территорию. Анатолий, увлекшись преследованием, упустил контроль за показаниями датчика топлива и спохватился только тогда, когда бензина оставалось в обрез. К этому времени летчик находился над территорией противника. Тем не менее Серов сумел выйти на республиканскую территорию и произвести посадку в прифронтовой зоне. Раздобыв бензин в какой-то танковой части, Серов заправил самолет и еще до утра благополучно вернулся на Алкалу.

АФ. На бомбардировку района недалеко от Теруэля был направлен экипаж из морской группы Н. Острякова в составе летчика Николая Зобова, штурмана Александра Ергунова и стрелка Алексея Бровкина. Каких-то целей эта бомбардировка не преследовала, просто этот район рассматривался как полигон и использовался для поддержания экипажами навыков бомбометания. Однако на этот раз спокойно потренироваться не удалось — во время третьего захода, когда экипаж полностью сконцентрировал свое внимание на результатах бомбометания, появились 3 «фиата» и 6 «хейнкелей». Экипаж заметил опасность лишь в последний момент, но атака противника оказалась не самой удачной — 20 пробоин, после чего бомбардировщик на полном газу ушел и произвел посадку на аэродроме Лирия.

27 июля

ЦФ. Общее количество вылетов неизвестно. СБ сделали не меньше 17 самолето-вылетов, 4 истребителя летали на разведку.

Произошел бой между 8 взлетевшими на перехват истребителями и 5 «юнкерсами» над Алкалой. «Республиканские истребители атаковали самолеты мятежников, но сбить не могли».

28 июля

ПФ В 16.00 5 двухмоторных бомбардировщиков противника бомбили Алкалу. Потерь в этот день не было.

Согласно официальной историографии, этот день стал последним в Брунетской операции. Вот некоторые итоги. В ходе операции республиканские ВВС выполнили 2 993 боевых вылета, из них 470 — СБ, 845 — Р-Зет и 1 678 — истребители.

Безвозвратные потери матчасти за время операции выглядели следующим образом. В боях с «фиатами» было потеряно 3 И-15, 2 летчика погибли, 1 попал в плен, 1 И-15 был разбит бомбардировкой на аэродроме. По некоторым данным, еще 1 самолет был потерян в катастрофе и 1 сгорел от неосторожного курения.

В безвозвратные потери И-16 были записаны 11 машин: 8—9 по боевым причинам и 2—3 по другим. Часть поступивших в заводской ремонт машин, вероятно, восстановлена не была.

Потери Р-Зет составили 13 машин, из них 6 было сбито «фиатами», 3 сбито зенитной артиллерией, 1 потерян в аварии, 2 уничтожено бомбами на аэродромах и 1 взорвался на аэродроме на своей же бомбе.

Потери СБ составили 3 машины, много машин было повреждено, часть из которых не была восстановлена. 2 СБ были сбиты Bf-109 и один ЗА.

В западных исследованиях потери республиканской авиации оцениваются в 103 или даже в 160 самолетов. Известно, что немцы из 2.J/88 претендуют на 16 сбитых самолетов: 10 И-16, 4 СБ и 2 «праги». В действительности победы немцев составили 6—8 самолетов: 3—5 И-16 и 3 СБ.

Таблица 26

Численность и состояние самолетов, отправленных из СССР в центральную Испанию с октября 1936 г., на 26 июля 1937 г. [13]

	СБ	Р-Зет	И-15	И-16	ССС	УТИ-4
В строю	29	49	30	30	8	4
В полевом ремонте	10	1	6	1	—	—
В заводском ремонте	8	20	4	28	8	—
Погибло	14	20	47	25	15	—
Передано на СФ	—	—	25	9	—	—
Во Франции	—	3	4	—	—	—
Всего было отправлено	61	93	116	93	31	4

Со стороны республиканских летчиков было заявлено о 66 сбитых самолетах врага. В том числе истребители — 55, экипажи СБ — 6, экипажи Р-Зет — 2.

Таблица 27

Потери противника в воздушных боях во время Брунетской операции (по данным советника Лопатина) [13]

Тип сбитого самолета	По докладам личного состава	Упали на республиканской территории или подтверждены достоверными данными с земли
Фиат	33	22
Ю-52	3	3
«Хейнкель» — истребитель	8	6
До-17	4	2
«Мессершмитт»	15	7
Не определен	3	2
Всего	66	42

Уничтоженными на вражеских аэродромах считается 21 самолет, на 14 сбитых самолетов противника претендуют республиканские зенитчики и пехотинцы.

В западных исследованиях потери франкистской авиации оцениваются в 23 самолета, но информация по составляющим это число самолетам в полном виде не приводится. Одно можно сказать точно. Если бы даже все заявленные республиканской стороной 101 сбитый самолет на самом деле оказались бы уничтоженными, то и это не могло бы сказаться на превосходстве авиации националистов. По сравнению с ноябрем 1936 г. к середине 1937 г. авиация франкистов сделала значительный качественный и количественный рывок вперед.

Основные дневные бомбардировщики националистов He 111, SM.79, Fiat BR.20 летали быстрее И-15. Да у И-16 было немного шансов догнать эти машины. Если же республиканскому летчику и удавалось атаковать франкистский самолет, сбить его двумя пулеметами винтовочного калибра было практически невозможно. Исключением являются ночные победы Якушина и Серова на И-15. Учитывая, что Ju 52 сбить было очень сложно, эти победы можно рассматривать как уникальные. Сами пилоты объясняют это так: незаметный подход на близкую дистанцию и точный огонь по непротектированному баку. Необходимо учесть и высочайшее мастерство советских летчиков и более удачное размещение вооружения на И-15 по сравнению с И-16.

Появившиеся «мессершмитты» не уступали по основным боевых характеристикам И-16 и были в состоянии перехватывать СБ.

Кроме того, у националистов произошли изменения в тактике воздушных боев. Истребители He 51 были перенацелены на штурмовые действия в тех районах, где авиация республиканцев не летала. В случае угрозы воздушного боя He 51 даже с И-15 старались не встречаться. «Фиаты» в основном летали большими массами, охотно вступая в бои с И-15 и уклоняясь от боев с И-16.

Григорий Плещенко в своих воспоминаниях в сборнике «Ленинградцы в Испании», подводя итог девятимесячного пребывания в Испании, с горечью замечает: *«Я не припомню ни одного случая, когда бы нам пришлось вести бой с равным по числу боевых машин противником»*, а воздушных боев, в которых он участвовал, было несколько десятков.

Опыт боев не пропал даром и для советских летчиков, участвовавших в этой операции, — не считая двух пилотов, погибших позже в катастрофах на И-16, боевых потерь в Испании они больше не имели.

29 июля

АФ. 4 СБ бомбили противника.

30 июля

ЦФ. Республиканская авиация выполнила 85 боевых вылетов: Р-Зет — 39, СБ — 2, истребители — 44.

Потерь не было.

31 июля

АФ. На теруэльском направлении республиканская авиация выполнила 14 боевых вылетов: СБ — 6 и И-15 — 8, потерь не было. Противник не летал.

С Центрального фронта на тыловые аэродромы для ремонта и отдыха были выведены 4 эскадрильи. В тылу советские летчики проводили тренировки с молодым испанским пополнением.

13. ЗАТИШЬЕ (август 1937 г.)

10 августа пароход «Кабо Сан-Агустин» доставил в Испанию 62 истребителя И-16 тип 6. По-видимому, крыло самолетов этой партии было усилено. Во всяком случае, летное происшествие из-за разрушения крыльев до прибытия очередной поставки И-16 в марте 1938 г. отмечено в документах только одно. Двигатели новых истребителей по-прежнему работали неудовлетворительно, что послужило причиной ряда аварий и катастроф, но все же гораздо лучше, чем у предыдущей поставки.

Противник ужесточил морскую блокаду республиканских портов. Так, например, 18 августа итальянскими подводными лодками были потоплены два испанских парохода: «Мар Негро», шедший из СССР с 200 автомобилями на борту, и «Канде», шедший порожняком в СССР.

В августе авиационный завод в Реусе начал выдавать серийные И-15, в этом месяце он сдал первые три истребителя.

В период с 1-го по 22-е августа на фронтах центральной Испании стояло затишье. Республиканцы готовились к наступлению на Сарагосу, а франкисты продолжили наступление на СФ. Активность авиации обеих сторон была незначительна, количество отмеченных в отечественных документах самолето-пролетов противника за день не превышало за этот период 29, часто самолеты националистов вообще на фронтах центральной Испании не появлялись.

Хроника боевых действий

1 августа

СБ без потерь выполнили 19 боевых вылетов по аэродромам противника.

2 августа

СБ и Р-Зет сделали 32 боевых вылета, 4 истребителя летали на разведку.

3 августа

СБ и И-15 сделали 27 боевых вылетов. Встреч в воздухе с противником не было. Эскадрилья из 9 СБ прикрывала разгрузку и сборку И-16, прибывших в порт Картахена. Прикрытие осуществлялось поочередным патрулированием над портом по 1 СБ, которые в случае появления бомбардировщиков или гидросамолетов противника должны были отражать их нападение огнем бортового оружия.

4 августа

10 СБ нанесли удар по аэродрому противника. 3 СБ перелетели на аэродром Эль-Кармоли.

11 истребителей прикрывали Картахену, которую пытались бомбить 3 »юнкерса» и 2 гидросамолета.

5 Р-5 ССС и 1 »форд» доставили на ЮФ 5 тысяч патронов.

5 августа

СБ выполнили 23 вылета на разведку и встречу кораблей, истребители — 16 на разведку и прикрытие Картахены. К Картахене дополнительно перебазировались еще 3 СБ.

6 и 7 августа

СБ выполнили 21 вылет на разведку и бомбардировку аэродрома на острове Майорка, истребители — 37 на разведку и прикрытие. На аэродроме Майорка, по докладам экипажей СБ, было уничтожено 3 франкистских самолета. Точно известно, что 7 августа итальянцы лишились одного SM.81 из XXV группы.

Эскадрилья СБ перебазировалась из Кармоли в Сан-Клементе, а эскадрилья Р-Зет — из Вивера в Лериду. Для прикрытия порта Росас была создана группа из 3 И-15 и 3 Р-Зет, базирующаяся в Жероне.

8 августа

На боевые задания летали только 5 СБ.

Эскадрилья И-16 перебазировалась из-под Валенсии в Сагунто. В Альбасете и Тотане началось формирование двух эскадрилий И-16 с испанскими экипажами.

Противник пятерками самолетов бомбил Алкалу и Гвадалахару.

9, 10, 11 августа

СБ сделали 13 боевых вылетов, Р-Зет — 3 (разведка), истребители — 43 (3 — на разведку, 40 — на прикрытие).

Закончена сборка всех 62 истребителей И-16, прибывших из СССР. 19 самолетов отправлено в части, оставшиеся были направлены на формирование новых эскадрилий, часть машин осталась в резерве.

Эскадрилья И-15 прикрывала Картахену.

12 и 13 августа

СБ сделали 25 боевых вылетов, Р-Зет — 11, истребители — 58.

Во время налетов были сбиты 2 СБ. Один — в районе Антиеса (причина неизвестна), второй — зенитной артиллерией (район не указывается). Сведений об экипажах и подробностей случившегося найти не удалось.

14 августа

На боевые задания летали звено СБ и эскадрилья И-16.

В Лериду перебазировались две эскадрильи — СБ и И-16.

15 августа

Для отправки на север страны подготовлено 10 И-16, 5 И-15, а также зажигательные патроны и автостартеры.

16 августа

СБ сделали 13 боевых вылетов, Р-Зет — 9. 3 СБ нанесли удар по аэродрому Тефалья, 4 — по аэродрому Витория. Остальные вылеты были произведены на разведку.

1 Р-Зет при разведке моря по неуказанной причине произвел вынужденную посадку на воду. Самолет затонул, летчику удалось спастись. Судьба второго члена экипажа не уточняется.

17 августа

На боевые задания летали только СБ, выполнив 11 самолето-вылетов.

18 августа

На боевые задания летали 6 СБ и звено истребителей.

19 августа

ПФ. *«Республиканские истребители с боями сделали 3 самолето-вылета, в бою сбит один «юнкерс» и истребитель мятежников».* Во время боя у одного И-15 «отвалился» мотор, летчик благополучно выпрыгнул с парашютом.

На Северный фронт перелетела эскадрилья И-16 испанских летчиков во главе с Борисом Смирновым и 4 И-15. Вместо Смирнова комэском И-16 остался П. Бутрым.

20 августа

В отечественных документах нет сведений за этот день.

21 августа

СБ сделали 14 боевых вылетов, истребители — 6 (3 — на разведку, 3 — на перехват). 6 СБ нанесли удар по аэродрому Витория. 8 СБ должны были бомбить аэродром в Бургосе, но из-за закрывшей его облачности отбомбились по ж.-д. станции Аранда-де-Дуеро.

На аэродромах Арагонского фронта началось сосредоточение авиации для участия в предстоящем наступлении на Сарагосу.

На аэродроме Сариньена при возвращении из полета на перехват разбился И-16. Пилот Иван Федоров отделался легким ранением.

22 августа

Республиканская авиация производила перебазирование на АФ для участия в предстоящем наступление на Сарагосу.

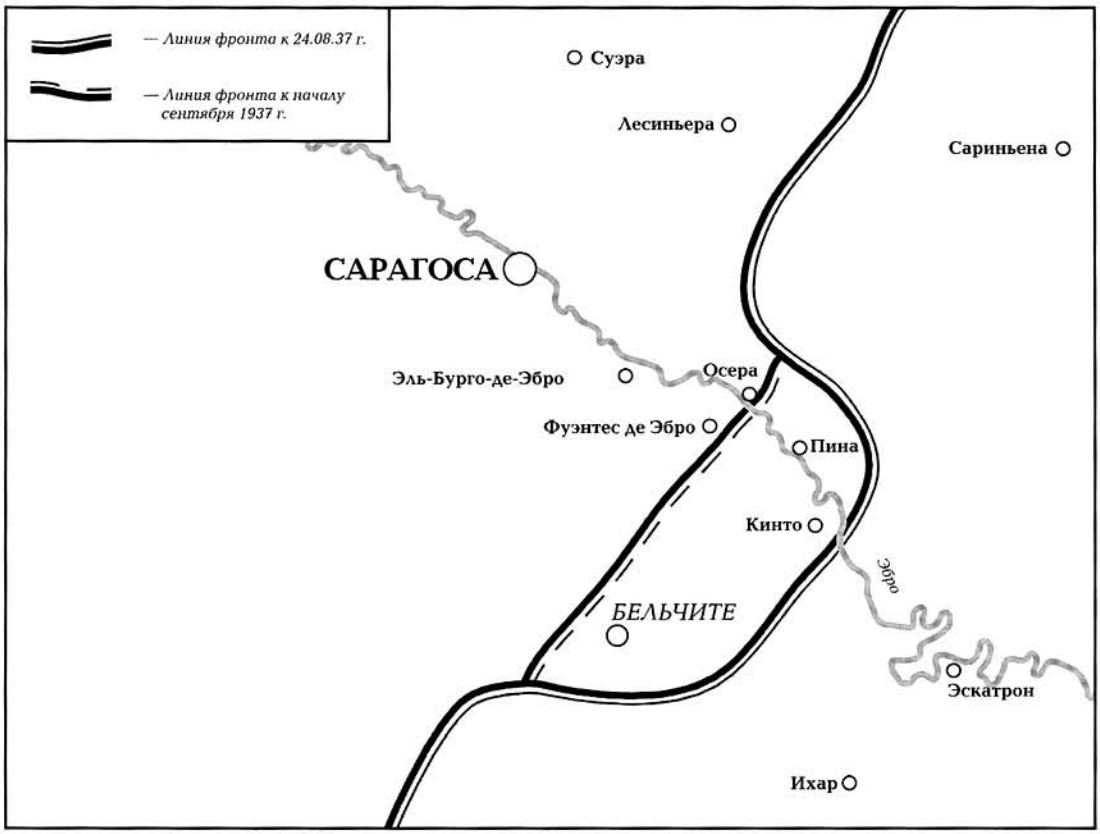
14. САРАГОССКАЯ ОПЕРАЦИЯ

Город Сарагоса — столица провинции Арагон. Наверное, поэтому в литературе, посвященной Гражданской войне в Испании, встречается и другое название операции — Арагонская, или, поскольку данная операция в итоге свелась к захвату города Бельчите, — сражение за Бельчите.

В конце лета 1937 г. под натиском войск Франко рушилась республиканская оборона на Северном фронте. От некогда обширной территории, контролируемой законно избранным правительством, оставалась лишь незначительная часть. Националисты вышли на подступы к Сантандеру, крупному и важному городу на севере Атлантического побережья. Для предотвращения падения Сантандера и приостановки наступления франкистов была разработана операция по захвату Сарагосы.

Согласно планам республиканского командования, наступательная операция должна была завершиться взятием столицы Арагона. Для выполнения поставленной задачи удалось скрытно сосредоточить 10 пехотных дивизий, танковую и кавалерийскую бригады. Сил и средств было задействовано до 80 тысяч человек — это значительно больше, чем в сражении за Брунете.

Наступление правительственных войск началось ранним утром 24 августа. Оборона франкистов была прорвана. 24 и 25 августа наступающие развивали успех. Но 26 августа республиканские войска остановились и



занялись ликвидацией окруженных гарнизонов в городах Кинто и Бельчите. Бельчите был взят 6 сентября, после чего, вплоть до 11 октября, когда республиканцы безуспешно попытались возобновить наступление, на фронте наступило затишье.

В результате цели наступления достигнуты не были. Активность республиканцев в Арагоне практически не повлияла на наступление Франко в Астурии. Во всяком случае, националисты не отреагировали переброской войск с севера. Оборону под Сарагосой франкисты отчасти укрепили за счет войск, переброшенных из-под Мадрида, и частично путем перебазирования авиации с Северного фронта.

В это время республиканское командование, вероятно, не думало о продолжении наступления на Сарагосу, а планировало снова попытаться взять город Теруэль. Но планы относительно Теруэля были сорваны, когда 26 сентября, за несколько дней до начала операции, к националистам перебежал командующий конницей Арагонского фронта п-к Сантес Наваха. Перебежчик унес с собой все документы. Поэтому операция под Теруэлем была перенесена республиканским командованием на более поздний срок, а вместо нее решили продолжить наступательные действия под Сарагосой.

11 и 12 октября республиканская пехота не смогла прорвать оборону противника на фронте под Сарагосой. 13 октября случилась трагедия: в районе Фунтес-де-Эбро в бой сходу после продолжительного марша был брошен полк танков БТ-5 (45 машин). В бою за короткое время было потеряно 19 танков и погибло 37 танкистов. Это неудача самым непосредственным образом отразилась на настроении летчиков республиканской авиации. Пришедшее известие о гибели танкистов вызвало у авиаторов чувство ярости и желание отомстить. В результате республиканцами был тщательно разработан и нанесен удар по аэродрому Гарапинильос. Комиссар Ф. А. Агальцов так охарактеризовал удар по Гарапинильосу: «Это ответ за гибель наших людей и танков».

Фактически боевые действия в воздухе и на земле в рамках Сарагосской операции закончились 16 октября, когда была предпринята попытка по эвакуации подбитых танков. Для участия в акции привлекались батальон БТ, 2 батальона пехоты, 6 дивизионов артиллерии и 5 авиаэскадрилий. Однако поставленные цели не были достигнуты — несмотря на поддержку артиллерии и авиации, республиканская пехота в течение дня смогла продвинуться вперед на 30—40 метров и вечером вернулась на свои позиции.

Противник, согласно отечественным документам, действовал на АФ с небольшой активностью: до конца октября отмечено только четыре дня, когда количество самолето-пролетов достигало и превышало 100 (наибольшее число 177 — 31 августа).

Уже после начала наступления под Сарагосой в Испанию в первой половине сентября прибыла очередная группа советских летчиков. У 37 пилотов командировка официально началась 20 августа, у Ильи Финна — 5 сентября.

Таблица 28

Состав группы советских летчиков-истребителей, прибывших в Испанию в августе—сентябре 1937 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о..	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Ст-на Базаров И .А.	Л-к 36 иаэ 142 иаб БВО	25.04.38 г.	
2	Ст-на Буряк И. М.	Л-к 56 иаб КВО	25.04.38 г.	
3	Л-т Вихров Т. Е.	К/з 56 иаб КВО	15.04.38 г.	
4	Л-т Годунов В. А.	С/л 17 иаэ 142 иаб БВО	28.02.38 г.	По ранению
5	Л-т Горохов А. М.	М/л 12 иаэ 111 иаб ЛВО	02.03.38 г.	
6	Ст. л-т Гусев А. И.	К/о 17 иаэ 142 иаб БВО	25.04.38 г.	
7	Ст. л-т Девотченко И. Г.	Врио к/о 11 иаэ 111 иаб ЛВО	25.04.38 г.	
8	Л-т Доброницкий К. П.	К/з 11 иаэ 111 иаб ЛВО	25.04.38 г.	
9	Л-т Журавлев Н. И.	К/з 11 иаэ 111 иаб ЛВО	15.04.38 г.	
10	Л-т Зубарев С. П.	М/л 5 иаэ 36 иаб КВО	25.04.38 г.	
11	Л-т Иванов П. М.	М/л 56 иаб КВО	25.02.38 г.	По ранению
12	Л-т Ильин А. В.	К/з 142 иаб БВО	08.04.38 г.	По ранению
13	Л-т Капустин И. Е.	М/л 109 иаэ 36 иаб КВО	25.04.38 г.	
14	Л-т Ковенев Ф .Д.	К/з 5 иаэ 36 иаб КВО		Погиб в в/б 10.03.38 г.
15	Л-т Котыхов М. В.	М/л 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 10.12.37 г.
16	Л-т Кустов В. П.	М/л 12 иаэ 111 иаб ЛВО	25.02.38 г.	По ранению
17	Л-т Ларионов Е. А.	К/з 35 иаэ 56 иаб КВО	15.04.38 г.	
18	Л-т Лоскутов А. В.	М/л 12 иаэ 111 иаб ЛВО		Погиб в в/б 05.01.38 г.
19	Ст-на Матвеев В. И.	Л-к 35 иаэ 56 иаб КВО	15.04.38 г.	
20	Л-т Микулович А. С.	М/л 142 иаб БВО		Погиб в /б 12.10.37 г.
21	Л-т Панфилов И. А.	К/з 142 иаб БВО	28.02.38 г.	По болезни
22	Ст-на Попов В. Д.	Л-к 11 иаэ 111 иаб ЛВО	24.03.38 г.	
23	Л-т Руденко Н. И.	К/з 109 иаэ 36 иаб КВО		Погиб в а/к 09.09.37 г.
24	Л-т Рязанов А. М.	Л-к 36 иаб КВО	15.04.38 г.	
25	Ст. л-т Сидоренко А. И.	К/з 36 иаб	02.03.38 г.	
26	Ст. л-т Сильверстов А. А.	Врио к/о 34 иаэ 56 иаб КВО	25.04.38 г.	
27	Л-т Сильвестров П. Я.	М/л 30 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в а/к 19.09.37 г.
28	Л-т Скляров В. Д.	М/л 142 иаб БВО		Погиб в в/б 30.12.37 г.
29	Л-т Смоляков П. Е.	К/з 142 иаб БВО	25.04.38 г.	
30	Л-т Соборнов Г. А.	М/л 142 иаб БВО	25.04.38 г.	
31	Л-т Соколов И. В.	М/л 142 иаб БВО		Погиб в в/б 18.01.38 г.
32	Л-т Степанов Е. Н.	К/з 12 иаэ 111 иаб ЛВО	27.07.38 г.	Был в плену
33	Л-т Сумарев А. М.	М/л 142 иаб БВО		Погиб в в/б 30.12.37 г.
34	Л-т Сюсюкалов Н. Т.	С/л 11 иаэ 111 иаб ЛВО	25.04.38 г.	
35	Л-т Финн И. А.	Л-к НИИ ВВС		Погиб в а/к 26.10.37 г.
36	Л-т Фомин И. Д.	М/л 56 иаб КВО		Погиб в а/к 17.11.37 г.
37	Л-т Шестаков Л. Л.	М/л 36 иаб КВО	25.04.38 г.	
38	Л-т Шубин Г. М.	М/л 142 иаб БВО	25.04.38 г.	

Из вновь прибывшего пополнения были сформированы две эскадрильи И-16, которые возглавили Александр Гусев (летчики Базаров, Годунов, Ильин, Микулович, Панфилов, Сильвестров, Скляров, Смоляков, Соборнов, Соколов, Шубин) и Иван Девотченко. Часть летчиков пополнила ряды эскадрильи И-15, которую на тот момент возглавлял Анатолий Серов (летчики Горохов, Котыхов, Кустов, Лоскутов, Попов, Руденко, Степанов, Сюсюкалов, Финн). Часть прибывших летчиков, например Федор Ковенев и Андрей Рязанов, какое-то время находились в резерве, во всяком случае, в эскадрилью И-16 Гусева они попали позже.

Таблица 29

Состав республиканских ВВС по состоянию на 1 сентября 1937 г. (по данным советника В. Лопатина) [13]

Тип самолета и подразделение	Командир	Состав	Кол-во самолетов	Примечание
Действующая эск. И-16	Плещенко	Русские	9	
Действующая эск. И-16	Стариков	Русские	8	
Действующая эск. И-16	Смирнов*	Испанцы	12	
Действующая эск. И-16	Шипитов	Испанцы	13	
Тренировочная (приемочная) эск. И-16	Плыгунов	Испанцы	6	9 прошедших обучение летчиков
Учебная эск. И-16		Испанцы	6 и 4 УТИ-4	Школа в Сан-Хавиее, 3 русских инструктора и 25 учеников-испанцев.
Действующая эск. И-15	Серов	Смешан.	10	
Действующая эск. И-15	Чиндосвиндо**	Испанцы	11	
Формирующаяся эс. И-15	Риверола	Испанцы	4 и 2 в ремонте	7 летчиков
Действующая эск. СБ	Сенаторов	Русская	9	
Действующая эск. СБ	Мендиола	Испанцы	7	
Действующая эск. СБ	Перейра	Испанцы	6	
Действующий отряд СБ***			4	
6 действующих эск. Р-Зет		Испанцы	50 и 18 в ремонте	
Действующая ночная эск. ССС		Испанцы	11 и 4 в резерве	

* Б. Смирнов на момент составления данных должен был быть на СФ. Скорее всего, руководство Смирновым испанской эскадрильей на СФ считалось временным, и посему он продолжал числиться командиром в центральной Испании, а в его отсутствие обязанности комэска выполнял П. Бутрым.

** Командиром испанской эскадрильи на ЦФ в иностранных источниках называется Висенте Редондо Кастро (Vicente Redondo Castro)

*** Командир отряда не указан, но им должен быть Н. Остряков.

Кроме указанных подразделений, согласно данным Лопатина, на СФ действовали две эскадрильи истребителей (14 машин) и эскадрилья легких бомбардировщиков (11 машин несоветского производства).

Хроника боевых действий

23 августа

За день до начала наступления основная часть правительственной авиации была перебазирована на новые аэродромы. Перебазирование республиканских самолетов на Арагонский фронт прошло без происшествий.

Таблица 30

Базирование авиационной группировки, выделенной для участия в Сарагосской операции, по состоянию на 23.08.37 г. [61]

Аэродром	Эскадрильи самолетов
Бухаралос	И-15
Альканьис	И-15
Сариньена	И-16
Кастельноу	Р-Z
Бальерьяс	Р-Z
Вальфарта	СБ
Лерида	СБ
Каспе	Р-5 ССС

Самолеты Р-5 ССС и одна эскадрилья СБ предназначались для ночных действий. В стадии передислокации находились еще две эскадрильи И-16 и две эскадрильи Р-Зет, которые задержались в Валенсии из-за плохой погоды. Самолеты одной эскадрильи Р-Зет и 7 И-16 вышли из строя в результате пронесшегося по Валенсии урагана. Всего группировка республиканской авиации должна была насчитывать 123 самолета — 23 СБ, 40 Р-Зет, 10 Р-5 ССС и 50 истребителей. Только одна вновь сформированная эскадрилья вводилась в бой, тип самолетов которой в документах не указан. Накопленный запас бомб и патронов был рассчитан на пять дней. Полноценных сетей и систем связи создано не было.

24 августа

3 СБ и 4 И-15 прикрывали разгрузку судов в Барселоне.

1 СБ с испанским экипажем, летавший на разведку до Бургоса и Логроньо, был сбит над территорией противника в районе Сориа с-том Дель'Аква (Dell'Aqua) на самолете Breda Ba.65 из 65-й итальянской эскадрильи.

Еще 1 СБ был по ошибке атакован И-15 с «экипажем друзей». Стрелял «друг», к сожалению, метко — стрелок Алексей Бровкин был убит. Дело обстояло так. В порт Росас прибыл французский пароход с оружием, на прикрытие которого могли подняться только 2 боеспособных истребителя. Поэтому для усиления были привлечены СБ из группы Н. Острякова. Патрулирование первого бомбардировщика с 8.00 до 10.00 прошло благополучно. В 10.00 ему на смену подошел второй (летчик Николай Зобов, штурман Рубен Симонян и стрелок Алексей Бровкин). В 11.30 экипаж заметил приближавшиеся со стороны Майорки 3 гидросамолета Не 59. Главное оружие СБ составлял пулемет ШКАС у стрелка, поэтому атака производилась несколько «боком», тем не менее стрелок заставил противника два раза отворачивать с курса на порт. Во время второй атаки ШКАС отказал. Когда самолеты противника пошли на порт в третий раз, СБ зашел сзади, снизив при этом до минимума скорость. Теперь огонь по противнику вел штурман из своего ДА. Пилоты гидросамолетов расстроили свой порядок, а их стрелки открыли ответный огонь. Перестрелка велась на дистанции не более 100 м. СБ получил множество пробоин, но никто из экипажа не пострадал и не дрогнул. Даже после того как гидросамолеты, в третий раз отвернув от порта, сбросили бомбы в горах и стали возвращаться на базу, бомбардировщик преследовал их, пока у штурмана не кончились патроны.

Экипаж вернулся в район порта победителем, но тут-то и случилась трагедия. На помощь в отражении налета был поднят И-15 с молодым ис-

панским летчиком. Истребитель появился поздно и воздушного боя не видел, а возвращавшийся со стороны моря СБ принял за вражеский бомбардировщик. Имея превышение в высоте, И-15 произвел одну атаку, от которой СБ увернулся, а штурман через астролюк и стрелок из своей кабины только и могли, что размахивать кулаками. Дав газ, бомбардировщик стал уходить, но, прежде чем он оторвался, И-15 успел атаковать вторично. Огонь был точен. В нескольких сантиметрах от плеча Николая Зобова прошла пуля и попала в приборную доску. *«Я оглянулся,* — вспоминал Зобов, — *назад в окно — стрелка не вижу, вижу красный зад его кабины... Я понял сразу, что мой стрелок убит насмерть, по количеству крови, которая поступала ко мне в кабину, поэтому я решил идти домой»* [23]. Шасси бомбардировщика оказалось перебито, и посадку пришлось произвести на брюхо. Этот многострадальный СБ (з/н 153) за последний месяц уже третий раз поступал в ремонт, на этот раз — самый серьезный, из которого вышел только 6 октября.

Согласно западным источникам, в этот день И-15 на побережье Каталонии в районе Росаса сбили «Савойю-81» из 251-й эскадрильи, весь итальянский экипаж в составе 5 человек погиб. Сведений об этом событии в советских документах нет.

25 августа

АФ. Группировка республиканской авиации в этот день составила 113 самолетов, в том числе 26 СБ, 30 Р-Зет, 12 ССС, 21 И-15, 24 И-16. СБ произвели не менее 10 боевых вылетов и Р-Зет не менее 30.

Произошло два воздушных боя. В одном из них «фиатами» в районе Сарагосы были атакованы 3 СБ с испанскими экипажами и 2 из них сбиты. Во втором бою между 12 И-15, прикрывавшими наземные войска, и 6 «юнкерсами» в сопровождении 15 «фиатов», 1 «фиат» был сбит.

2 Р-Зет столкнулись на взлете. Самолеты разрушены полностью, экипажи погибли.

26 августа

АФ. Произошел один воздушный бой. Эскадрилья Серова в районе Вильямайора перехватила несколько самолетов Heinkel 45 из националистской группы 6-G-15, прикрытых итальянцами из 20-й эскадрильи группы Asso di Bastoni. Серову и его летчикам удалось без потерь сбить 3 вражеских самолета. Евгений Антонов сбил ведущий «хейнкель», экипаж которого выпрыгнул с парашютами и попал в плен (пилот — командир группы Хосе Перес Прада (Jose Perez Prada) и штурман Сальвадор Бланко Роман (Salvador Blanco Roman). Раненый Перес Прада был доставлен в госпиталь, где спустя некоторое время умер. Другим летчикам эскадрильи И-16 удалось сбить 2 «фиата», пилотировавшие эти самолеты Джилберто Касели (Gilberto Caseli) и Энрико Скиевано (Enrico Schievano), которые имели на своих боевых счетах 5 и 4 победы соответственно, погибли.

Эскадрилья СБ и группа Р-Зет произвели дневной, а эскадрилья ССС — ночной вылет против наземных войск. Во время вечернего вылета две эскадрильи Р-Зет на маршруте встретили низкую облачность и вернулись назад, не выполнив задачи. 1 Р-Зет на своей территории потерпел аварию.

27 августа

АФ. Согласно документам, в этот день произошел один воздушный бой. Схватка 17 республиканских и 20 франкистских истребителей закончилась безрезультатно. Другие полеты самолетов националистов документами не зафиксированы.

В действительности в этот день произошли и другие события. Испанская эскадрилья СБ бомбила аэродром Гарапинильос, после чего один экипаж отправился на разведку вдоль линии фронта. Через какое-то время этот СБ, в районе Уэски, заметили три немецких истребителя из эскадрильи 1.J/88. Экипаж бомбардировщика, скорее всего, не предполагал, что в этом районе могут быть «мессершмитты», и немного расслабился. Командир немецкой эскадрильи, мастер внезапных атак, Харро Хардер (Harro Harder) вместе с летчиком Лео Зигмундом (Leo Sigmund) атаковали бомбардировщик. Эрнст Терри (Ernst Terry), третий истребитель, остался прикрывать ударную пару. Хардеру удалось подойти вплотную к СБ и дать точную прицельную очередь по «Катюшке». Самолет вспыхнул и стал падать. Два члена экипажа погибли, третьему посчастливилось уцелеть. Атака немецких истребителей была столь стремительна, что республиканцы посчитали, что самолет был сбит зенитным огнем. Это была третья заявленная и вторая подтвержденная победа подразделения 1.J/88, сформированного в ноябре 1936 г.

Группа Р-Зет сделала три вылета на бомбардировку. Во время одного из них одна «Наташа» на взлете зацепилась за телеграфные провода, самолет разбит, экипаж получил ранения.

У испанского летчика на И-15 в воздухе забарахлил мотор. Пилоту удалось совершить вынужденную посадку. Летчик остался цел, но самолет сгорел.

Эскадрилья СБ произвела дневной, а эскадрилья ССС ночной вылет по наземным войскам.

28 августа

АФ. В районе Фуэнтес-де-Эбро произошел воздушный бой. 20 республиканских самолетов встретились с 28 франкистскими. Без собственных потерь было сбито 4 «фиата», которые упали на республиканскую территорию. Пилоты Fiat Cr.32 итальянцы Луиджи Мариатти (Luigi Mariatti), Отторино Каппелини (Ottorino Cappellini) и Джорджио Константини (Giorgio Constantini) попали в плен. Четвертый самолет или его пилот на момент составления донесения еще не был найден, в дальнейшем результат поиска уточнен не был.

На боевые задания летали СБ и Р-Зет.

29 августа

АФ. 3 франкистским монопланам в районе Вильямайора удалось сбить 1 СБ. Экипаж бомбардировщика (летчик Александр Тихомиров, штурман Степан Феоктистов, стрелок-испанец) погиб. Согласно докладу командира эскадрильи Сенаторова, перед экипажем Тихомирова стояла задача отвлекать внимание от эскадрильи, которая в это время должна была бомбить Бельчите.

В другом воздушном бою 2 СБ были подбиты, на одном из самолетов погиб стрелок-радист. Экипажи смогли довести машины до аэродрома, но при посадке 1 самолет был разбит, 2 члена его экипажа погибли.

Республиканские истребители во время прикрытия бомбардировщиков в районе Бельчите сбили 1 «фиат».

На боевые задания летали три эскадрильи Р-Зет, а эскадрилья ССС произвела ночной вылет против наземных войск.

30 августа

На боевые задания летали СБ, Р-Зет и истребители.

В дневнике боевых действий в записи за этот день приведено краткое описание «Мессершмитта-109»:

«1. Немецкие скоростные монопланы: истребитель «Мессер-Шмидт» марки «БФВ-109», одноместный моноплан, мотор Юмо-210 дизельный, скорость 460—500 километров в час. Потолок 8 900 метров. Дальность полета 500 км. Вооружение: 4 пулемета нормального калибра или 2 крыльевые пушки. Производится в Адебурге /Германия/.

2. Эти скоростные монопланы были в мадридской операции. Более слабые по маневренности, чем «И-16», эти самолеты в короткий срок были сбиты в большом количестве «И-16» и перестали вступать в бой с «И-15» и «И-16».

3. В сарагосской операции «Мессер-Шмидт» появился снова и ходят тройками, избегая боя с «И-15» и «И-16», а подстерегают «СБ», что дает большие потери «СБ».

4. Одиночные глубокие полеты «СБ» прекращаются. Проход через линию фронта будет на менее активных направлениях и на больших высотах, а иногда и под прикрытием своих истребителей» [61].

Интересным, конечно, представляется второй пункт донесения, из которого видно, что кое-кто в руководстве советских ВВС не был заинтересован в объективной информации (а может быть, бескорыстно заблуждался). Всего в период сражения за Брунете было заявлено о 15 сбитых в воздушных боях Bf 109, ни один из которых не упал на республиканской территории. Но республиканские потери оказались действительно немалыми.

31 августа

АФ. На боевые задания летала группа Р-Зет и два раза 4 истребительные эскадрильи.

Противник произвел пять крупных налетов на республиканские войска, в каждом из которых приняли участие по 30 самолетов, и мелкими группами по 3 — 10 машин (общим числом — 25) наносил удары в течение дня. Два гидросамолета бомбили ж.-д. мост через Эбро.

Один раз патрулировавшие республиканские истребители видели 6 бомбардировщиков противника, которые сбросили бомбы, не доходя до позиций республиканских войск, и ушли.

1 сентября

АФ. СБ сделали 6 боевых вылетов, Р-Зет — 80, ССС — 4, истребители — 62.

Произошел крупный воздушный бой. На небольшом участке фронта встретились 31 республиканский истребитель с 40 «фиатами» и 15 Не 51. По отечественным данным, было сбито 11 «фиатов» и 4 «хейнкеля». Потери республиканцев составили 3 И-15, которые упали на территории противника, погибло 6 испанских летчиков. Среди погибших Висенте Редондо Кастро, указываемый в иностранных источниках как командир эскадрильи. 1 И-15 скапотировал на аэродроме. Почти все участвовавшие в бое машины получили до 50 пробоин каждая. Испанская эскадрилья И-15 вышла из строя. По дневнику боевых действий, летчиками И-15 было сбито 8 и летчиками И-16 — 7 самолетов.

По данным зарубежных источников, этот бой датирован следующим днем. Группа 2-G-3 во главе с Морато внезапно атаковала эскадрилью И-15 из 15 самолетов и без потерь сбила 7 из них. Судя по всему, именно в этом бою был сбит пилот 1-Е-2 Мариано Руис де Альда (Mariano Ruiz de Alda)*. Каких-либо других подробностей боя найти не удалось.

* Иностранные источники относят потерю к 02.09.37 г.

2 сентября

АФ. На боевые задания летали СБ и истребители.

Произошел воздушный бой между 3 И-15 и неизвестным числом франкистских самолетов. 1 И-15 был сбит и сгорел. Летчик остался жив и с ожогами был доставлен в госпиталь.

СБ во время вылета встретили 20 «фиатов». Бомбардировщики ушли, была ли выполнена задача — неизвестно.

На аэродроме вблизи города Кампо-Реаль произошла катастрофа. На взлете, почти сразу после отрыва от земли, задрался капот на И-16 летчика Адама Зангиева. Впереди по курсу самолета был овраг, и летчик приложил все усилия, что бы развернуться на посадку. Однако самолет практически не управлялся, в итоге машина врезалась в землю. Летчик погиб.

3 сентября

АФ. СБ сделали 40 боевых вылетов (в т. ч. 3 — ночью), Р-Зет — 75, истребители — 55.

В одном разведывательном вылете звено истребителей встретилось с 12 «фиатами», но от воздушного боя уклонилось.

4 сентября

АФ. На боевые задания летали СБ, Р-Зет (36 вылетов) и истребители.

5 сентября

АФ. На боевые задания летали СБ, Р-Зет и истребители.

Произошла одна встреча с 40 самолетами противника, но воздушного боя не было.

6 сентября

АФ. СБ и истребители летали на разведку.

7, 8 сентября

Сведений нет. Видимо, к этим числам относится запись из дневника боевых действий, датированная 06.09.37 г: *«Боевых действий не производилось ввиду необходимости дать отдых летному составу».*

9 сентября

Два или три звена И-16 летали на разведку. Несколько самолетов бомбили франкистскую подводную лодку. На аэродроме Бухаралос произошла катастрофа. Во время тренировочных полетов летчик Николай Руденко на И-15 на вираже врезался в землю. Пилот погиб.

Противник бомбил республиканские войска и, несмотря на небольшое количество участвовавших самолетов, нанес значительный ущерб.

10 сентября

АФ. 20 Р-Зет под прикрытием 30 истребителей бомбили противника, 3 И-16 летали на разведку.

11 сентября

Из-за сильного ветра полетов не было.

12 сентября

ЦФ. СБ выполнили 9 вылетов на разведку и 10 на бомбардировку.

13 сентября

АФ. СБ сделали 13 боевых вылетов (7 на бомбардировку и 6 на разведку), И-16 — 19 (9 на разведку, 10 на встречу СБ), ССС — 4 ночных вылета.

Противник действовал на Центральном фронте.

В районе Арганда по неизвестной причине упал И-16. Пилотировавший его Антон Сидоренко в бессознательном состоянии был доставлен в госпиталь. Испанская «командировка» для него на этом не закончилась, — выйдя из госпиталя, он попал в 1-ю эскадрилью И-15, которую к тому моменту возглавил Евгений Степанов.

Таблица 31

Количество самолетов республиканских ВВС на 13 сентября 1937 г. [61]

Фронт	И-16	И-15	СБ	Р-Зет	ССС	Всего
ЦФ	57	14	7	20	7	105
АФ	33	15	17	37	10	112
ЮФ	17	—	5	6	—	28+4 УТИ
СФ	8	5	—	—	—	13+13 других
Всего	115	34	29	63	17	258

14 сентября

ЦФ. СБ сделали 13 боевых вылетов, И-16 — 3. Все вылеты — на разведку (в т. ч. СБ — ночную*).

Противник небольшим числом самолетов разведывал и бомбил республиканские части на Центральном и Арагонском фронтах.

* Ночная разведка производилась с помощью светящихся авиабомб.

15 сентября

АФ. СБ сделали 3 боевых вылета (разведка), Р-Зет — 20, истребители более 30. На разведку летало еще несколько самолетов, тип которых не указан.

ЦФ. Летавший на разведку СБ встретился с 3 «фиатами» и 2 Bf 109. Экипажу удалось уйти из-под атаки.

Уменьшение дневной нагрузки на летчиков позволило пилотам И-15 приступить к ночному патрулированию. Ночью с 14-го на 15-е отличился командир истребительной группы Иван Еременко, которому удалось сбить Ju 52 № 22-61. Самолет загорелся и упал на республиканской территории. Возглавлявший экипаж бывший царский офицер Всеволод Марченко** попал в плен, 1 член экипажа не был найден, 4 — погибли.

7 бомбардировщиков противника бомбили порт Валенсии и повредили новейший, достроенный в ходе войны эсминец «Эскано».

** В испанской транскрипции — Vsevolod Marchenko Larinoff.

16 сентября

Три звена И-16 летали на разведку.

17 сентября

АФ. СБ сделали 6 боевых вылетов (разведка), И-16 — 9.

18 сентября

АФ. На разведку вылетали 7 СБ и 9 И-16. СБ летали на разведку в море, 3 из них бомбили крейсер противника, но не точно. 1 бомбардировщик летал на разведку острова Майорка, где был атакован 6 «фиатами», от которых смог уйти.

19 сентября

ЮФ. На аэродроме Кабеса-дель-Буэй произошла катастрофа, унесшая жизнь еще одного советского летчика — л-та Петра Сильвестрова. Командир эскадрильи Александр Гусев так описал это событие в своей книге:

«В непрерывных боях металл уставал быстрее нас (на самом деле эскадрилья Гусева только прибыла в Испанию. — *Примеч. авт.). Однажды при взлете забарахлил мотор машины Сильвестрова. И-16 не поднялся и на сто метров. Посадка по курсу была невозможной: холмистая местность, камни, валуны. Сильвестров принял единственно правильное, хотя и рискованное решение: развернуть самолет на сто восемьдесят градусов, добраться до взлетной полосы.*

Бессильные чем-либо помочь, мы только зубы стиснули.

Теряя высоту, самолет уже развернулся примерно на сто градусов. Нам казалось, что Сильвестров справился, почти справился со сложнейшим маневром. Но, очевидно, летчик увидел, что, продолжая разворот с таким креном, он не попадет на посадочную полосу. Сильвестров увеличил крен для уменьшения радиуса разворота. Истребитель, летевший на малой скорости, резко сорвался в штопор.

Мы поняли, что это — конец, катастрофа. Она была неизбежна. Ведь для вывода И-16 из штопора нужна высота не менее ста метров. Едва машина вошла в штопор, Сильвестров сделал все возможное и даже больше. Ему удалось остановить вращение, но не хватило высоты.

С небольшим креном, под углом 20—25 градусов, самолет ударился о землю и разрушился.

Что было сил мы помчались к месту катастрофы. Вытащили Сильвестрова из-под обломков. Он еще был жив. А через два часа, несмотря на все старания врача, его не стало...» [83].

20 сентября

ЦФ. 10 истребителей два раза поднимались на перехват «юнкерсов». 5 СБ летали на разведку моря.

Бомбардировкой на аэродроме Сариньена уничтожен, как отмечено в документах, находившийся в сборке И-16.

21 сентября

АФ. 3 И-16 летали на разведку. 10 И-16 вылетали на перехват 8 бомбардировщиков, шедших на завод Фликс. Противник, увидев республиканские истребители, ушел, не выполнив задачи.

2 СБ летали на разведку моря в секторе Картахена — Аликанте. Один из них обнаружил крейсер противника, опознанный как «Канариас». Из 5 сброшенных бомб — 4, по докладу экипажа, попали в корабль, окутавшийся дымом.

22 сентября

Сведений нет.

23 сентября

АФ. Боевые вылеты: 60 — Р-Зет, 66 — истребители и ночью 10 — ССС.

24 сентября

АФ. 20 Р-Зет под прикрытием 15 истребителей бомбили наземные войска. Одна эскадрилья (вероятно, И-15) вылетала на штурмовку, 3 самолета, неуказанного типа, производили разведку. Три истребительные эскадрильи (21 самолет) поднимались на перехват, но противника не встретили.

25 сентября

АФ. СБ сделали 10 боевых вылетов, Р-Зет — 20, истребители — 40.

В районе Суэры во время налета 8 «юнкерсов» в сопровождении 16 истребителей пулеметным огнем с земли было сбито 2 «фиата».

26 сентября

АФ. 10 Р-Зет под прикрытием 10 истребителей нанесли удар по противнику.

Резкое ухудшение погоды помешало перебазированию республиканской авиации на теруэльское направление.

27 сентября

Республиканские самолеты сделали 10 самолето-вылетов на разведку.

АФ. Противник 5 бомбардировщиками под прикрытием 15 истребителей бомбил Теруэль.

28 сентября

АФ. Р-Зет сделали 50 боевых вылетов, истребители — 90.

29 сентября

Эскадрилья 9 И-15 летала на разведку.

АФ. «Вновь сформированные 2 эскадрильи «И-16» в составе 22 самолетов» под командованием Гусева и Девотченко перебазировались из Лирии на аэродром Пуиг-Морено. Эскадрилья СБ перебазировалась на аэродром Сельра.

30 сентября

АФ. 8 Р-Зет под прикрытием 11 И-16 нанесли удар по противнику.

Заканчивая хронику за сентябрь, надо добавить, что в один из дней во время боевого вылета потерял ориентировку летчик эскадрильи И-16, базировавшейся на Алькала-де-Энарес, испанец Висенте Серра Эспарса. Производя посадку вне аэродрома, он полностью разбил машину, но сам остался жив, хотя и получил тяжелые увечья. Также в один из дней сентября на Эстремадурском фронте летчики эскадрильи Гусева сбили 1 Ro.37, а с северного фронта вернулся Б. Смирнов, который вновь возглавил эскадрилью И-16.

1 октября

ЦФ. СБ сделали 26 боевых вылетов, Р-Зет и истребители — 37.

С Центрального фронта перебазировались две эскадрильи: истребительная — к Валенсии, эскадрилья Р-Зет — на аэродром Кандаснос Арагонского фронта.

2 октября

Плохая погода. Противники не летали.

3 октября

Плохая погода.

Противник 15 самолетами бомбил Валенсию, где было убито 30 и ранено около 150 человек.

4 октября

Плохая погода.

ЮФ. СБ без потерь выполнили 4 боевых вылета.

5 октября

Плохая погода. Республиканская авиация осуществляла перебазирование. Две эскадрильи (22 И-15) перелетели на аэродром Сабадель, одна эскадрилья И-16 (10 самолетов) — на аэродром Ла-Сения.

6 октября

ЦФ. 2 СБ летали на разведку.

Эскадрилья из 11 И-16 перелетела из Сариньены в Ла-Сению. 3 И-15 из Сабадели перелетели в Прат-де-Лоб, 6 И-15 — в Реус.

7 октября

АФ. 18 И-16 прикрывали наземные войска.

СБ выполняли налеты на Майорку. В первом вылете участвовало 16 бомбардировщиков, 1 из них был поврежден и произвел вынужденную посадку на соседнем острове Менорка. Экипаж не пострадал. 1 СБ с испанским экипажем потерпел аварию на посадке. Во втором вылете участвовало 15 бомбардировщиков. Над целью их ждали и атаковали 10 «фиатов». Атака противника не увенчалась успехом, все СБ благополучно вернулись обратно.

8 октября

2 СБ летали на разведку.

Перебазировались эскадрильи Р-Зет (10 самолетов) и СБ (6 самолетов).

9 октября

АФ. 43 истребителя вылетали на перехват «юнкерсов», бомбивших аэродромы Лерида и Сайдин. Истребители смогли перехватить бомбардировщики, но атаки оказались безрезультатными. В частности, одна эскадрилья из 9 И-16 перехватила в 50 км от линии фронта над республиканской территорией 3 двухмоторных бомбардировщика. Несмотря на то что с близкой дистанции было выпущено 5 300 патронов, все самолеты противника ушли, а на 3 истребителях были пробоины от огня стрелков.

На одном из аэродромов бомбами был поврежден 1 Р-Зет.

Скорее всего, один из происшедших в этот день эпизодов отражен в воспоминаниях Александра Гусева:

«Взлетаю через одну-две минуты после дежурного звена. Фашистский экипаж наверняка сконцентрировал свое внимание на тройке Панфилова. Она, набирая высоту, догоняет разведчика. Взлетал я на северо-запад, и, подворачивая к линии фронта, фашистский летчик невольно помогал мне, идя на сближение со мною.

Я захожу сбоку. Все крупнее и крупнее выглядит самолет-разведчик в концентрических, похожих на мишень кругах прицела. До зуда в пальцах хочется поскорее нажать гашетку. Ведь, судя по всему, меня враги не видят. Они слишком увлеклись борьбой на дальних дистанциях с тройкой Панфилова...

По тому, как резко и неуклюже вражеский летчик накренил самолет влево от меня, я понял, что он не ожидал моей атаки. Но, отвернув от меня, пилот-разведчик подставил машину под очереди звена Панфилова. Получив свою «порцию», вражеский пилот нашел-таки единственный правильный для себя выход. Он вывел машину напрямую в сторону Теруэля и со снижением на всей мощи моторов на предельной скорости ринулся к предгорьям, возле которых держалась облачность.

Мы атаковали противника одновременно с разных сторон: Панфилов сверху, Ильин — снизу, Базаров — слева, я — справа. Огонь открывали с трехсот метров и вели до пятидесяти метров. Хорошо виделось, как очереди трассирующих и зажигательных пуль, ударив в машину, вспыхивали короткими белыми и оранжевыми огоньками.

После нашей второй атаки ни стрелок, ни штурман не стреляли. Мы ринулись в третью.

Выхожу из боевого разворота. Снова в концентрических кругах прицела вижу вражеский разведчик. И опять мы с Панфиловым почти одновременно открываем огонь по противнику. После выхода из атаки я обернулся и с трудом сдержал возглас радости: на вражеском самолете загорелся левый мотор...

Но, повернув на боевой курс, я увидел, что пилот-разведчик ринулся в глубокое скольжение с пикированием. Пламя, метавшееся около его левого мотора, сбил бешеный встречный поток воздуха. Самолет-разведчик был все еще жив.

Атаки последовали одна за другой. Было видно, как после очереди от фюзеляжа машины, от крыльев отлетели куски обшивки. Фонарь летчиков разбит вдребезги. Левый мотор продолжал дымить, винт остановился. Машина болталась из стороны в сторону. Но самолет продолжал лететь. Как смертельно раненный хищный зверь, он упрямо полз к спасительным для него облакам. А они уже близко. Еще несколько минут, даже не минут, а секунд, — и разведчик противника нырнет в туманное чрево, исчезнет с глаз.

Вхожу на боевой курс. Машина врага в перекрестье. Нажимаю гашетки... Даю длинную очередь. Я еще не прекратил огня, а самолет противника с большим углом пикирования призрачно мелькнул в белых прядях тумана и скрылся в облаках.

Если сказать, что было обидно до слез, то это будет точно...

Злость разбирает меня. Вчетвером не смогли сбить один самолет! Летчики-истребители, называется! Просятся на ответственные задания! Черт бы нас побрал с торопливостью, нервозностью! Барышни кисейные, а не истребители!

Как же я Евгению Саввичу стану докладывать?

Эта мысль совсем доконала меня» [83].

Согласно воспоминаниям Гусева, эта история закончилась тем, что часа через два после возвращения перехватчиков на аэродром позвонил

Е. С. Птухин и сообщил, что разведчик, по докладам постов ВНОС, все же был сбит и упал на республиканской территории.

В иностранной литературе упоминается потерянный в этот день Do-17 с бортовым номером 27 • 6 из A/88. Однако об обстоятельствах потери самолета и о судьбе его экипажа ничего не сообщается.

ЮФ. На боевые задания летали 4 СБ.

Одна эскадрилья И-16 перелетела в Каспе.

10 октября

АФ. 17 И-16 вылетали на перехват 6 «хейнкелей», бомбивших аэродром Бухаралос. 1 Р-Зет был бомбардировкой уничтожен. Противник успел уйти раньше появления республиканских истребителей.

Эскадрилья из 12 И-16 перелетела из Ла-Сении в Каспе. Две эскадрильи (22 И-15) перелетели с аэродромов Реус и Сабодель в Бухаралос и Сариньена. Всего на сарагосском направлении было сосредоточено боеготовых 53 И-16 и 25 И-15.

На аэродроме Лос-Алькосарас для обеспечения встречи прибывавшего транспорта была сформирована смешанная эскадрилья из 7 И-16 и 3 И-15.

3 СБ перебазировались на аэродром Сан-Хавиер и 3 СБ — в Лериду.

11 октября

АФ. Р-Зет сделали 55 боевых вылетов, истребители — 167.

Две эскадрильи СБ, одна эскадрилья Р-Зет и одна эскадрилья И-16 из-за низкой облачности в районе аэродромов не летали.

Истребителям удалось сорвать бомбардировку 6 франкистских самолетов, в остальных случаях противник в перерывах между вылетами республиканских истребителей наносил удары по наземным войскам.

12 октября

АФ. СБ сделали 14 боевых вылетов, Р-Зет — 72, истребители — 281.

Общее число боевых вылетов республиканской авиации за этот день — 367, что является максимальным числом за весь период Гражданской войны.

Произошло два воздушных боя. В первом бою в районе Медиана — Фуэнтес три вылетевшие на перехват эскадрильи встретились с 35—40 «фиатами». Пришедшие им на помощь четыре других истребительных эскадрильи принять участие в бою не успели и прикрывали действия Р-Зет.

Второй бой прошел по аналогичному сценарию с единственной разницей в том, что не успевшие к схватке эскадрильи патрулировали над фронтом.

Вечером состоялся массовый вылет, в котором приняли участие СБ, Р-Зет и 6 истребительных эскадрилий.

К сожалению, существовавшие еще с августа проблемы со связью и оповещением так и не были решены. Летчикам самим пришлось искать выход из создавшегося положения. Решение было найдено следующее. Если у какой-то республиканской эскадрильи возникали сложности в воздушном бою, то один из летчиков выходил из боя и шел за помощью на ближайший аэродром. Увидев над собою «делегата», истребители других эскадрилий взлетали и шли вслед за «гонцом» на помощь. Конечно, это была и опасная, и неоперативная импровизация, но вряд ли в той обстановке можно было бы придумать что-то другое.

Тем не менее день 12 октября 1937 г. стал одним из самых удачных в «испанской» боевой карьере И-16. Летчики заявили о 15 сбитых «фиатах», обломки 7 самолетов противника были найдены на республиканской

территории. Один самолет с итальянским летчиком совершил вынужденную посадку на правительственной территории. Большинство (если не все) побед были одержаны на И-16. К сожалению, полную картину этого боя установить не представляется возможным. Можно с уверенностью сказать, что проверку боем прошли летчики эскадрилий Гусева, Девотченко и Агирре.

Частично события дня можно восстановить по мемуарам А. Гусева*. Эскадрилья Гусева провела над линией фронта воздушный бой, в котором Иван Панфилов** сбил 1 «фиат», а еще 2 «фиата» были подбиты. При возвращении на аэродром летчики заметили летевшее параллельно с ними в одном направлении и на одной высоте звено «фиатов». Используя количественное и качественное превосходство, советские истребители решили принудить итальянцев к посадке. Однако такой вариант итальянцев явно не устраивал, и они попытались вырваться. Ведущий звена «фиатов», дабы облегчить уход своих ведомых, пошел вверх. Его, оторвавшегося от группы, и сбили Александр Гусев и Иван Соколов. Ведомые «фиаты» пошли вниз, и им удалось какое-то расстояние к линии фронта, но они были сбиты звеньями Платона Смолякова и Ивана Панфилова. Пилот ведущего «фиата» — капитан, командир эскадрильи, выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Находясь в плену, он сообщил сведения о количестве самолетов и распорядке работы аэродрома Гарапинильос.

Со стороны противника в бою участвовала VI истребительная группа. Итальянцы признали потерю 5 «фиатов». Сержант Джузеппе Риголи (Giuseppe Rigoli) и л-т Алессио Нери (Alessio Neri) погибли***. Самолеты л-та Франческо Леончини (Francesco Leoncini) и с-та Уго Корсини (Ugo Corsini) столкнулись в воздухе. Л-т Роберто Боскетто (Roberto Boschetto) совершил вынужденную посадку на республиканской территории. К-н Гвидо Нобили (Guido Nobili), имевший в Испании 9 побед, и к-н Эрнесто Ботто (Ernesto Botto) вернулись на аэродром на поврежденных машинах. Ботто был тяжело ранен в ногу. Ранение оказалось настолько серьезным, что врачам пришлось ногу ампутировать****.

В эскадрилье Гусева в этот день погиб в бою Андрей Микулович. Виктор Годунов***** получил серьезное ранение в руку и с огромным трудом совершил посадку. Некоторые летчики эскадрильи по разным причинам не смогли вернуться на свой аэродром и произвели посадки на других аэродромах.

Понесли потери и молодые испанские летчики. 2 самолета были сбиты, а некоторые вернулись, изрядно побитыми. Погиб летчик 1-й эскадрильи И-16 Эмилио Эрреро Агилера (Emilio Herrero Aguilera)******. Еще 1 И-15 упал на линии фронта, судьба летчика неизвестна. Но жертвы были не напрасны. Мануэль Сарауса, Фернандо Клаудин, Антонио Ариас сбили по «фиату».

К концу дня у республиканцев на этом участке фронта в строю оставалось 59 истребителей.

13 октября

АФ. Р-Зеты сделали 54 боевых вылета, истребители — 166. Противник в воздухе не появлялся.

14 октября

АФ. Звено истребителей летало в район Фуэнтес де Эбро для уточнения судьбы оставшихся на территории противника 20 подбитых БТ.

Одно звено истребителей прикрывало полет пассажирского «дугласа».

10 СБ летали на бомбардировку, а один на разведку.

* Хотя дата боя в мемуарах не указана, его описание во многом соответствует событиям этого дня.

** Согласно мемуарам А. Гусева, по документам — личных побед нет.

*** Второй, как утверждают иностранные источники, погиб в плену.

**** Тем не менее, летчик, освоившись с протезом, вернулся в боевой строй, продолжал летать и возглавил VI группу, которая получила название «Железная нога» (Gamba di Ferro). Количество всех сбитых им самолетов, до и после ранения, варьируется в разных источниках от 4 до 7.

***** В боевой строй эскадрильи он больше не вернулся и после поправки отправился на родину.

****** По данным западных источников, Эмилио Эрреро Агилера погиб 01.09.1937 г. на И-15, что противоречит воспоминаниям Ариаса (служил вместе с Эрреро в 1-й эскадрилье И-16) и другого пилота, Франсиско Мероньо (был переведен в эту эскадрилью почти сразу после гибели Эрреро).

Вечером этого дня планировался налет на аэродром франкистов Гарапинильос возле Сарагосы, но испортившаяся погода и пошедший ливень сорвали планы. Налет перенесли на утро следующего дня.

ЦФ. Истребители выполнили 20 самолето-вылетов на разведку.

Истребители, прикрывавшие побережье, выполнили 18 самолето-вылетов. В районе Картахены ими был подбит гидросамолет, который приводнился недалеко от берега и был доставлен республиканскими кораблями в Картахену.

15 октября

АФ. В 5.57 утра состоялся налет на аэродром Гарапинильос. В нем приняли участие две эскадрильи И-15 (Анатолия Серова и Гонсалеса Чиндосвиндо, всего 20 самолетов) и несколько эскадрилий И-16 (44 самолета). Относительно эскадрилий И-16 полной ясности нет. Скорее всего, это были эскадрильи Гусева, Девотченко, Плещенко, Смирнова и Агирре.

Описание налета (немного различающееся в деталях) приведено во многих источниках. Согласно документам, летчики наблюдали на аэродроме 26 очагов пожара, из чего был сделан вывод об уничтожении до 30 самолетов*, из которых 4 или 5 машин — «юнкерсы».

Националисты признали потерю 3-Ju-52 (б/н 22-49, 22-54, 22-62), 3 He 46 и 6 «фиатов» из итальянских подразделений, т. е. всего 12 машин. Кроме того, много самолетов получили различные повреждения, большой ущерб был нанесен и аэродромному хозяйству.

Летчики И-16, прикрывавшие действия эскадрилий Серова и Чиндосвиндо, находясь выше них, ощущали, как от взрывов на земле вздрагивали их самолеты, а дым пожаров был виден с аэродрома Каспе, расположенного почти в 90 км от места события.

Все республиканские самолеты к 7.00 вернулись на свои аэродромы. Успешному удару способствовала серьезная подготовка, а кроме того ценную информацию дал пленный итальянец.

Позднее 18 Р-Зет под прикрытием 26 истребителей нанесли удар по наземным войскам франкистов. После этого вылета авиационная группировка республиканцев начала перебазироваться в тыл, во избежание возможных ответных ударов противника. Перелетели на другие аэродромы эскадрилья И-15, три эскадрильи И-16, две — Р-Зет и одна — СБ.

Возможно, противник узнал о передислокации республиканцев и ограничился налетом небольшими силами только на два аэродрома — Лерида и Сариньена. Республиканская авиация потерь не имела.

16 октября

АФ. 10 Р-Зет в сопровождении 30 истребителей два раза бомбили противника.

Франкисты 15 самолетами бомбил аэродром Бухаролос.

17 октября

Две эскадрильи Р-Зет перебазировались в тыл, эскадрилья И-16 — к Картахене, эскадрилья И-15 — к Теруэлю.

18 октября

АФ. 3 И-16 безрезультатно вылетали на перехват 8 «юнкерсов».

19 октября

СБ сделали 29 боевых вылетов. При налете СБ на аэродром Таблада итальянцы потеряли на земле 1 авиатора — пилота Ro.41 л-та Франческо Доминичи (Francesco Dominici).

* Обычно в советских источниках это цифра превышает указанную. В книге С. Шингарево, например, приводится цифра в 80 ничтоженных, а также большое число поврежденных самолетов.

20 октября

Нелетная погода, полетов не было.

Таблица 32

Состояние самолетного парка республиканских ВВС на 20 октября 1937 г. (без учета авиации Северного фронта) [61]

Тип самолета	В строю	В ремонте	Прошли ремонт
И-15*	28	18	24**
И-16	61	20	83
Р-Зет	48	14	46
СБ	25	16	27
Р-5 ССС	8	4	22

* К этому моменту авиационным заводом в Реусе выпущено 12 новых самолетов.

** По другим данным, на 20 мая 1937 г. 25 И-15 прошли средний и капитальный ремонт.

Таблица 33

Ситуация на это же число по моторам [61]:

Тип мотора (самолет)	Прошли ремонт	В ремонте	В запасе новых
М-100 (СБ)	127	57	50
М-17 (Р-5)	16	20	
М-25 (И-15, И-16)	252	46	14
М-34 (Р-Зет)	3	41***	

*** Лопаются коленчатые валы, которых в запасе нет.

21 октября

Во время вылета двух истребителей на охрану побережья *«по неизвестным причинам упал в море и затонул один «И-16» с испанским летчиком».*

22 октября

6 республиканских истребителей перехватили над Реусом 3 бомбардировщика противника и 1 из них сбили. Сбитый самолет упал в море.

23 октября

АФ. 4 И-16 летали на разведку, 6 И-16 и 3 И-15 безрезультатно вылетали по тревоге — встретить противника не удалось.

24 октября

Сведений нет.

25 октября

Ночь с 24-го на 25-е ознаменовалась очередным успехом советских летчиков.

3**** «Савойи-81» из 251-й эскадрильи в пятом часу утра подошли к Барселоне. Бомбардировщик ведущего к-на Николы Руджери (Nicola Ruggeri) нес зажигательные бомбы, которые должны были служить ориентиром для других экипажей, на самолеты которых были подвешены осколочные бомбы. Ведомых Руджери атаковали взлетевшие на перехват Евгений Степанов и Илья Финн на И-15. Однако «савойи», несмотря на попадания из пулеметов, отстреливаясь, продолжали полет к городу. Евге-

**** По отечественным документам, всего в налете приняло участие 9 бомбардировщиков.

ний Степанов, видя, что стрельба не приносит желаемого результата, пошел на таран. После удара в хвостовое оперение одного из «савой», бомбардировщик упал и разбился со всем экипажем* в пригороде Барселоны. К-н Руджери не стал испытывать судьбу своего ведомого и свернул с курса, за ним ушел и второй ведомый. По западным источникам, итальянцы отбомбились по запасной цели — заводу по производству взрывчатых веществ в городе Бадалоне.

Советские летчики благополучно вернулись на аэродром. По отечественным документам, Евгению Степанову была записана победа над протараненным бомбардировщиком, Илье Финну — над вторым, который, загоревшись, упал в воду. На самом деле второй бомбардировщик смог вернуться на свой аэродром.

В 10.50 2 двухмоторных бомбардировщика противника попытались бомбить аэродром Реус. Поднявшиеся на перехват 3 И-16 заставили противника сбросить бомбы вне аэродрома и уйти. Стороны потерь не имели.

* В состав экипажа входили Е. Маккани (E. Maccani), Л. Берточини (L. Bertocchini), С. Пулчини (S. Pulcini), А. Амичи (A. Amici), М. Содини (M. Sodini), П. Соло (P. Solo).

26 октября

Ночью в сложных метеоусловиях Илья Финн, возвращаясь на И-15 с боевого вылета по вызову (который оказался ложным), на посадке врезался в дерево и разбился на аэродроме Сабадель. Летчик пристегнут не был, и при ударе его выбросило из кабины. Илья Финн ударился головой о землю и скончался.

27–31 октября

Плохая погода. Обе стороны производили полеты на разведку отдельными самолетами.



Боевые действия на Северном фронте в 1936—1937 гг.

15. СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

За исключением провинции Галисия, захваченной франкистами в первые дни мятежа, в других городах и провинциях Атлантического побережья путчисты успеха не имели. Против законно избранного правительства выступили гарнизоны только двух городов.

Несколько тысяч жителей города Сан-Себастьяна, верных Республике, отправились 19 июля 1936 г. на захват арсенала в соседнем городке Витория. Но стоило республиканцам покинуть стены Сан-Себастьяна, как сторонники Франко захватили его. Однако продержаться в этом городке националисты смогли лишь четыре дня.

Франкисты из города Овиедо добились большего. Полковник Аранда, начальник особого (военного) округа Астурия, на словах выступавший за Республику, вечером 18 июля отправил в Мадрид, на помощь правительству, колонну шахтеров. Обеспечив себе свободу действий, Аранда на следующий день захватил город, расстрелял руководителей Объединенного комитета народного фронта Овиедо и подготовился к обороне. Вернувшиеся с полпути в Мадрид шахтеры-республиканцы осадили город, но взять его так и не смогли.

5 августа 1936 г. войска националистов под командованием генерала Молы начали наступление в восточной части испанской провинции Страна Басков с целью отрезать северные, верные республиканскому правительству территории страны от Франции. 4 сентября был захвачен приграничный городок Ируна. 13 сентября пал Сан-Себастьян. 17 октября войсками мятежников была снята блокада с Овиедо. После этого обстановка на севере страны стабилизировалась, и до 31 марта 1937 г. активных боевых действий как на суше, так и в воздухе здесь не велось.

Республиканская авиация на севере Испании была представлена небольшим числом устаревших военных самолетов, а также «разномастными» гражданскими конструкциями. Боеспособность этого авиапарка была сомнительной, поэтому сами испанцы называли это объединение самолетов «Цирк Кроне».

22 октября 1936 г. из Ленинграда вышел теплоход «А. Андреев»*, с грузом боевой техники, боеприпасов и авиационного горючего, который предназначался республиканцам, действовавшим на севере Испании.

* Спущенный на воду всего за полгода до описываемых событий, этот теплоход считался одним из лучших советских судов своего класса.

Среди пассажиров «Андреева» находилась группа из десяти летчиков-истребителей во главе с Борисом Туржанским. В трюмы теплохода были загружены 15 самолетов И-15. Благополучно преодолев бушующий в Северном море шторм, «А. Андреев» в ночь с 1 на 2 ноября подошел к причалам испанского атлантического порта Бильбао.

Республиканские истребители в редкие дни летной погоды осенью — зимой 1936 — 1937 гг. (погода на севере Испании была намного хуже, чем в центральной части страны) в основном летали на разведку, штурмовку наземных частей противника и на прикрытие самолетов «Цирка Кроне», парк которого все время «обновлялся» различными устаревшими конструкциями. В период с 1 ноября 1936 г. по 1 апреля 1937 г. в советских документах упоминается всего 8 встреч с противником в воздухе. Интенсивность боевых действий стала расти с весны 1937 г.

С весны и по август 1937 г. советником командующего ВВС Северного фронта республиканцев являлся п-к Федор Константинович Арженухин, начальник оперативно-разведывательного отдела штаба ВВС РККА. В архивах сохранились его краткие отчеты о действиях авиации. 21 августа на должность советника был назначен п-к Виктор Иванович Адриашенко, командир 83-й аб БВО. Адриашенко на этой должности пробыл недолго (у республиканцев судьба Северного фронта особых сомнений не вызывала) и в начале сентября 1937 г. перелетел во Францию, а затем вернулся в центральную Испанию.

Республиканская авиация в основном базировалась на следующих аэродромах: Соморростро (Ламиако) возле Бильбао, Альберисия и Торрелавега возле Сантандера, Карреньо, Колунга, Ла-Гия, Ла-Вега и Сорието возле Хихона. Часть аэродромов у Хихона была построена летом 1937 г. Аэродромы зенитного прикрытия не имели.

Таблица 34

Группа летчиков-истребителей на И-15 прибывших, в Испанию в ноябре 1936 г.

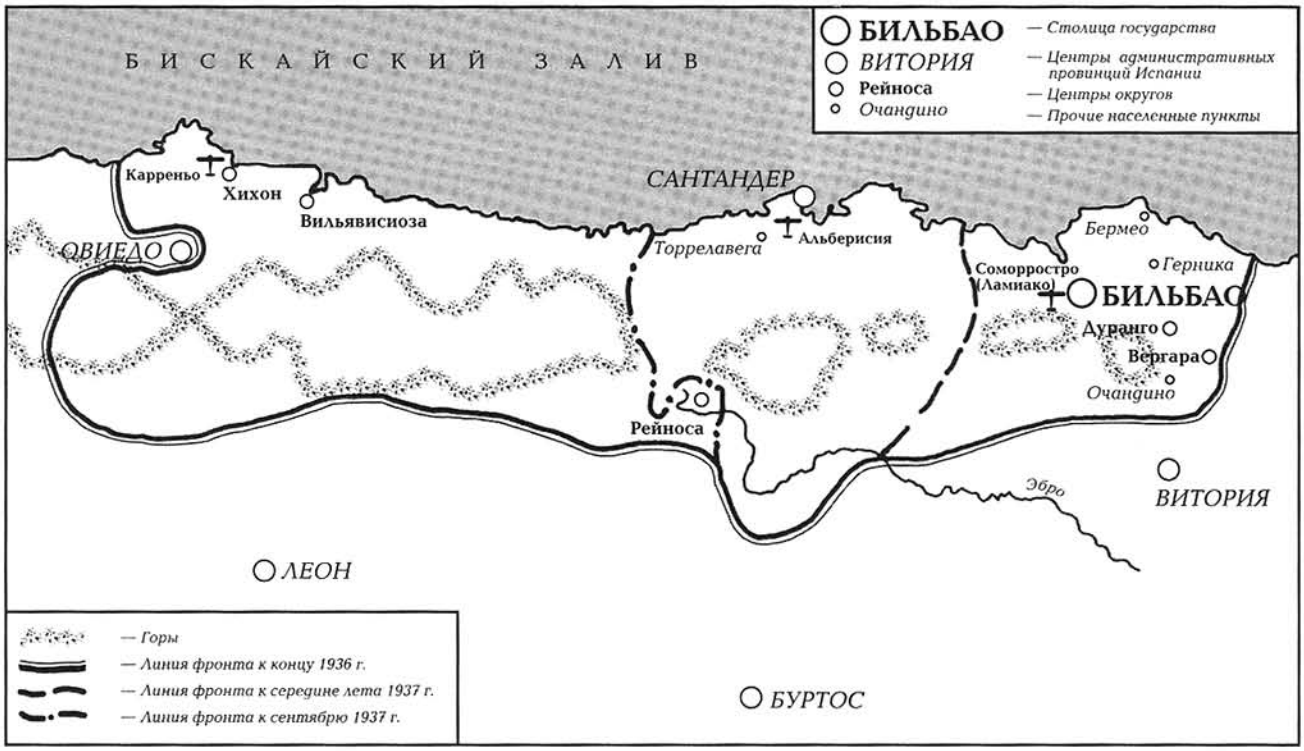
№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Антонец П. А.	М/л 118 иаэ МВО	30.01.37 г.	По болезни
2	Л-т Баранчук К. Г.	К/з 118 иаэ МВО	26.06.37 г.	
3	Л-т Булкин С. Г.	К/з 118 иаэ МВО	07.04.37 г.	
4	Л-т Гончаров П. А.	М/л 36 иаб КВО	27.05.37 г.	
5	Л-т Кетов А. И.	К/з 5 иаэ 36 ИАБ КВО	27.05.37 г.	
6	Л-т Петрухин Н. Т.	К/з 118 иаэ МВО	03.06.37 г.	
7	Л-т Плетюхин А. В.	М/л 5 иаэ 36 ИАБ КВО	27.05.37 г.	
8	Л-т Сахранов В. Т.	М/л НИИ ВВС МВО	08.05.37 г.	
9	Л-т Семенов П. Т.	М/л 5 иаэ 36 иаб КВО	30.01.37 г.	По болезни
10	П-к Туржанский Б. А.	Слушатель ВВА	11.02.37 г.	По ранению

НОЯБРЬ 1936 г.

Республиканская авиация действовала в районе Овиедо. Противник в воздухе активности не проявлял. Практически все вылеты производились на разведку или штурмовку наземных целей. В частности, удары были нанесены по аэродрому Навиа (70 км с.-з. Овиедо), на котором за 2 утренних вылета, по данным советских архивов, было уничтожено до 12 устаревших и небоевых самолетов.

Известно, что огнем с земли был сбит республиканский «потез»*.

* Вероятно, имеется в виду Potez XXV, пилот которого перетянул на свою территорию, выпрыгнул с парашютом и при приземлении сломал ноги.



15 ноября

В районе Авилес (25 км с. Овиедо) появились 6 франкистских самолетов. Вылетевшие на перехват республиканские истребители сбили 1 из них. Самолет упал в море.

26 ноября

Республиканские самолеты совершили удачный вылет против сухопутных частей националистов в районе Пеньяхтор (3 км в. Градо), где была сброшена 91 бомба, и на Овиедо, где бомбы попали в здание штаба войск националистов, также был нанесен ущерб нескольким опорным пунктам противника на окраине города.

ДЕКАБРЬ

В начале декабря 1936 г. на Северном фронте появились авиационные подразделения из «Легиона Кондор». Первой прибыла истребительная эскадрилья 4.J/88, а к концу месяца к ней как минимум добавились 1.J/88 и бомбардировочная эскадрилья 3.K/88. Прибытие самолетов «Кондора» никак не соответствовало масштабу проходивших в этом районе Испании «боев местного значения». Главная причина появления немецких истребителей на севере Испании видится автору в том, что летать им в районе Мадрида* стало просто небезопасно.

Единственная республиканская истребительная эскадрилья на И-15, противостоявшая немецким «экспертам», оказалась в сложном положении. Но республиканское авиационное подразделение выстояло, противник понес потери, а все советские летчики вернулись на родину. Подробностей этого противостояния, к сожалению, сохранилось немного, успехи летчиков-республиканцев Северного фронта затерялись на фоне побед под Мадридом.

* Единственный «успех» истребителей «Легиона Кондора» на Центральном фронте в декабре 1936 г. – сбитый по ошибке «Ромео-37».

1 декабря

Авиаразведкой обнаружены 10 франкистских самолетов на аэродроме Логроньо.

Налет самолетов националистов на республиканские части.

3 декабря

На рассвете линкор националистов «Эспана» («Espana») в сопровождении эсминца «Веласко» («Velasco») начал обстрел порта Авилес. Звено республиканских самолетов атаковало и заставило корабли противника прекратить обстрел и уйти.

5 декабря

Республиканские самолеты бомбили разгружавшийся франкистский пароход в Сан-Себастьяне, наземные части националистов в районе Вильяреаль и на перевале де-Арлабан (оба в 15 км с. Витории).

7 декабря

4 немецких истребителя в районе Вильяреаль атаковали республиканские бомбардировщики.

При появлении республиканских истребителей противник прекратил атаку и ушел. Похоже, что эта встреча послужила основанием для того, чтобы записать на счет немецкого пилота Пауля Рехана (Paul Rehahn) одну победу.

8 декабря

6 истребителей во главе с Туржанским в районе аэродрома Витория провели воздушный бой, частичное описание которого дали обе стороны. В отечественных документах сохранилась запись совещания, на котором, кроме всего прочего, Борис Туржанский рассказывал об этом бое: *«Когда мы подлетали к аэродрому, нам навстречу вылетело 2 самолета. Они серебряного цвета с черными полосами. У меня высота была метров 200, я догнал и дал очередь из всех 4 пулеметов. У меня сложилось впечатление, что он взорвался, так как было черное облака дыма. Второго я тоже сбил, он загорелся и упал...*

После этого взлетели еще 2 самолета и 5-й самолет с другого аэродрома — завязался воздушный бой. Нас было 6 самолетов. Мы дрались в течение 20 минут, так как уйти от противника я никак не мог, никаких сигналов подать нельзя, сам я был занят, так как отбивал то одного, то другого. Борьба велась на близких интервалах. И-15 в этом бою показал все свои преимущества при умелом обращении с ним.

Я сбил один самолет противника: я атаковал его с носу, он ушел в сторону, я за ним, завязал бой. Я вообще стреляю очень прилично. Но там я выпустил в него очень большое количество патрон, а он не падает. Дальше он сделал поворот, я за ним, он делает вираж, я даю ногу в сторону, дистанция у нас сблизилась, из всех четырех пулеметов я даю шквальный огонь, только тогда он загорелся. Летчик, по-видимому, был убит. После этого я увидел, как упало еще 3 самолета. Как падал четвертый, я не видел. Пятый скапотировал на аэродроме.

Я начал в воздухе собирать свои самолеты. Собрал четырех, остальных не видел, и ушел на свой аэродром. Как только мы сели, вернулся еще один, компас у него не работал. После этого мы получили сообщение, что шестой летчик находится на нашей территории, но самолет разбит. Он сбил один самолет противника, выпустив в него все патроны. На него напал второй самолет противника, и ему пришлось скрыться в облака. Ког-

да он вышел из облаков, противник снова обстрелял его. Когда у него кончилось горючее, он сделал посадку» [12].

Немецкий летчик «Легиона Кондор» Ханнес Траутлофт (Hannes Trautloft) также оставил свои воспоминания об этом бое. *«Ботхмер взлетел вторым и держится прямо позади меня, примерно в 300 метрах. Мратчек задержался на взлете. Я делаю правый разворот, чтобы набрать высоту, и на высоте 200 метров направляюсь в сторону красных. Не успел я приблизиться на достаточное расстояние, как увидел, что они уже атакуют Мратчека. Длинная струя топлива вырывается из его самолета, и в одно мгновенье машину охватывает пламя. В диком гневе я влетаю в середину строя из шести красных, которые выстроились правым пеленгом. Первый из них уже виден в моем прицеле. Он приближается ко мне на большой скорости, я уже могу ясно видеть, как озаряются вспышками дула его четырех пулеметов, и слышу, как свистят пули позади меня. Я тоже открываю огонь. Мои пулеметы стреляют без перерыва, и это дает мне ощущение превосходства. Красный получил порядочно попаданий, но он не падает. Он ревет прямо на меня, продолжая стрелять. «Ну, давай же, давай», — думаю я, удерживая свой курс. Наверное, с земли это было захватывающим зрелищем, как мы двое с ревом неслись друг на друга. Я понимаю, что столкновения не избежать. Он должен будет сделать это, даже если у него останется последняя секунда. Колеса его самолета проносятся прямо надо мной. Быстрый, как молния, я пролетаю под ним, выхожу на разворот с набором высоты и пикирую на этого красного. Но прежде чем я успеваю открыть огонь, другой красный оказывается на моем хвосте. Начинается ужасная драка. Ботхмер и я сражаемся против шести красных пилотов чуть ли не в ста метрах над нашим же собственным аэродромом. Ветер медленно сносит нас на город, наши пули уже, наверное, падают на улицы. Я стреляю из всех своих пулеметов всякий раз, когда красный проносится передо мной. Однако, когда я стараюсь удерживать его в своем прицеле, всегда позади меня появляется другой красный, готовый обстрелять меня. Я уже не могу разобраться, как долго это продолжается, я потерял счет времени. Вот красный! Я могу обойти его. Я следую вплотную позади него и хорошо вижу его в своем прицеле. Я пытаюсь начать стрелять и тут бледнею от ярости: заело! Мой пулемет не стреляет! Я извергаю проклятья. Теперь уже красный пилот поворачивается, как будто хочет сказать мне с удивлением: «Ну что, почему же ты не стреляешь?» Поворачиваясь в беспорядке, он и другие летчики летят поодиночке домой. Но я насчитал только четыре самолета. Я вижу три машины, удаляющиеся от нашего аэродрома. И еще впереди меня одинокая машина заходит на посадку. Это может быть только Ботхмер. Ну, слава Богу!»* [134].

Траутлофту и Дитриху фон Ботхмеру (Dietrich von Bothmer) было записано по победе. Эрнст Мратцек (Ernst Mratzek) покинул сбитый самолет на высоте 100 м. Парашют раскрылся, когда до земли оставалось около 20 м. Летчику посчастливилось остаться в живых, но спустя несколько месяцев при возвращении домой самолет, на котором он перелетал в Италию, пропал над Средиземным морем. Каких-либо других сведений о том, участвовали в этом бою другие летчики и кто взлетел в конце боя — в иностранных источниках не приводится.

В дневнике боевых действий указывается, что в бою участвовало 6 истребителей, и особенно отличился Туржанский, сбивший один самолет лично. Всего в бою было сбито, по республиканским данным, 4 самолета противника.

После боя был потерян 1 И-15. Александр Плетюхин, как сказано в документах: *«израсходовав патроны и горючее, преследуемый противником, вынужденно сел на своей территории, самолет разбит, летчик невредим»*.

Из приведенных цитат можно сделать вывод, что Мратчека сбил Б. Туржанский, а Траутлофт и Ботхмер, вероятно, остались без побед. Подбитый истребитель А. Плетюхина, скорее всего, на счету другого немецкого летчика, взлетевшего позже.

11 декабря

Республиканские самолеты осуществили налет на аэродром Витория, где находилось 18 самолетов противника. Согласно иностранным данным, ударная группа включала в себя: 1 Breguet XIX, 2 самолета фирмы Miles — Falcon и Hawk, 1 Farman 231, 2 Monospar ST-4. Группу прикрывали И-15. Во время удара был потерян 1 «моноспар», сбитый истребителями. Экипаж сбитого республиканского самолета — американец Сидней Холланд (Sidney Holland) и испанец Гумерсиндо Гутиэрес Мерино (Gumersindo Gutierez Merino).

По отечественным данным, противник действительно сбил авиетку республиканской авиации (летчик американец Холанд и 2 испанца погибли). Однако это произошло не при атаке аэродрома, а во время пассажирского рейса этой авиетки. Во время же налета истребители противника хотя и поднялись в воздух, в бой не вступали. Несколько самолетов противника на земле было повреждено, а 1 сгорел.

13 декабря

Был потерян 1 И-15. Самолет с испанским летчиком врезался при посадке в И-15 и разбил его.

14 декабря

Запись из дневника боевых действий: «Фашисты уклонялись от воздушных боев, хотя мятежники сильнее по количеству самолетов».

18 декабря

Франкисты совершили налет 18 бомбардировщиками под прикрытием 9 истребителей на республиканские войска в районе Трубиа. От бомбардировки пострадало только гражданское население — 18 человек было убито и 19 — ранено. Были разбиты электростанция, участок железной дороги, и нарушена телефонная сеть.

Республиканские истребители сделали 3 вылета на прикрытие республиканских частей.

По данным республиканской разведки, на аэродромах СФ противник располагал 60 самолетами — 30 находилось на аэродроме Витория, остальные в Бургосе, Леоне, Логроньо.

19 декабря

Республиканские самолеты два раза вылетали на боевые задания и оба раза возвращались из-за тумана.

Авиация франкистов совершила ряд налетов, сбрасывая на гражданское население бомбы, а на республиканские части — листовки.

20 декабря

В архивных документах не удалось найти даже упоминаний о воздушных боях в этот день. Возможно, сведения с Северного фронта в Москву просто не поступили.

Тем не менее, по некоторым отечественным данным, именно в этот день при посадке скапотировал поврежденный самолет Бориса Туржан-

ского*. Летчик при этом получил тяжелые травмы. Командование эскадрильей принял Константин Баранчук.

* По одним данным — происшествие случилось после воздушного боя при вынужденной посадке в горах и найти летчика и самолет удалось только на второй день, по другим — при посадке на новый аэродром.

22 декабря

Республиканские самолеты бомбили противника у Мандрагона (50 км ю.-в. Бильбао).

Противник совершал разведывательные полеты.

23 декабря

Количественное превосходство противника становится все более заметным: *«Авиация мятежников господствует на всем Северном фронте, деморализуя правительственные войска. В последний вылет с аэродрома Леон в воздухе было 18 самолетов»* [61].

Всего же, по республиканским данным, на Северном фронте противник оперировал 26 самолетами.

27 декабря

В 13.40 3 И-15 в районе Трубиа вступили в бой с 9 Ju 52, прикрытыми 8 He 51. Истребители не смогли нанести потерь противнику и предотвратить бомбардировку. В городе имелись жертвы среди гражданского населения, на заводе было разрушено 3 цеха.

По республиканским данным, противник имел на фронте уже 72 самолета.

30 декабря

Республиканские истребители сбили в районе Мондрагон 1 «юнкерс». Скорее всего, это были не истребители, а только один истребитель летчика Фелипе дель Рио Креспо (Felipe del Rio Crespo), который в одиночку подобрался к группе противника, сбил один бомбардировщик и ушел от атаковавших его истребителей.

1937 г.

4 января

В районе Бильбао 8 И-15 вступили в бой с 9 Ju 52 из 3.K/88 и 20 He 51 из 1-й и 4-й эскадрилий J/88. Вспоминает командир 1.J/88 Харро Хардер (Harro Harder).

«Вдруг я вижу пламя из Ju 52, парашют, а затем красные истребители, которых, из-за их темного цвета, трудно различить сверху. Юнкерс, теперь уже полностью объятый пламенем, снижается вращаясь, еще один парашют появляется сквозь пламя. Машина падает на лесистый склон к югу от Бильбао. Повсюду идут бои. Но я отваживаюсь не покидать Юнкерс. Как только я понимаю, что никто из красных не может больше атаковать, я снижаюсь.

Я вижу красного в собачьей схватке с He 51. Я иду в лобовую атаку, открываю огонь и зависаю над ним. Затем я слышу стрекот пулеметов позади меня. Красный резко приближается ко мне сверху, его радиальный мотор смотрит на меня как гигантский глаз. Я разворачиваю свой 2-64. Красный проносится мимо, двое из наших летчиков уже гонятся за ним. Я вижу, как он разворачивается далеко внизу в долине. Если я наберу на пикировании максимальную скорость, я смогу догнать его. Я следую за ним, стреляю, он поворачивается, я настигаю его, еще поворот, в его машине появляются признаки дыма от моих трассирующих пуль. Теперь он оста-

навливается, весь черный, с красной полосой спереди хвоста, переворачивается через крыло и врезается почти вертикально в землю. Я прихожу в себя: опьянение битвой сделало меня совершенно непроницаемым для всего остального. Я замечаю, что поблизости летит He 51. Совершенно истощенный, я делаю передышку и лечу на Виторию, где делаю низкую петлю над аэродромом. Фон Хоувальд и Заваллиш сбили еще два Кертиса.

Из двух человек, которые спрыгнули с парашютом из J 52, одного сразу же застрелили, так как он пытался оказать сопротивление, когда его брали в плен, а другой, говорят, все же остался жив» [134].

Это была первая победа немецкого летчика Хардера. Все остальные самолеты в Испании он собьет именно таким методом: незаметный подход сзади и точная очередь.

Республиканские летчики заявили о 2 сбитых «юнкерсах» в этом бою — один самолет у Бильбао, второй потерпел аварию на аэродроме Витория, а также 2 «хейнкелях». Зарубежные источники, упавший на республиканской территории «юнкерс» приписывают Фелипе дель Рио Креспо. По отечественным данным, бомбардировщик, упавший возле Бильбао, был сбит Сергеем Булкиным, который в начале боя атаковал строй «юнкерсов», второй самолет был сбит Николаем Петрухиным.

Республиканцы потеряли 1 И-15, летчик испанец Хуан Ролдан Мальдонадо (Juan Roldan Maldonado) погиб. 3 И-15 были повреждены, получив до 40 пробоин. Летчик Петрухин был легко ранен.

Этот бой вызвал ликование у жителей Бильбао, перед консульством СССР прошел митинг.

О значимости победы С. Булкина можно сказать, что за всю Гражданскую войну, вероятно, это был единственный подтвержденный обеими сторонами случай, когда сбитый в дневном бою Ju 52 упал на правительственной территории. Следует отметить, что победа была одержана в одиночку и при полном отсутствии зажигательных и трассирующих патронов.

21 февраля

В районе Овиедо республиканские истребители встретили 3 самолета противника и 1 из них сбили.

МАРТ

В 20-х числах марта в Бильбао было доставлено из Польши 8 истребителей Letov S.231. Самолет уступал по своим характеристикам И-15 и не сыграл значительной роли в боях. В отечественных документах его боевая карьера, кроме 2 самолетов, уничтоженных при бомбардировке аэродрома, и 1 разбитого в катастрофе, никак не отмечена. По иностранным данным, 4 S.231 были разбиты во время облетов и тренировок, 2 — уничтожены на аэродромах, 1 — поврежден и сел вынужденно на территории противника и еще 1 захвачен франкистами на аэродроме.

Боевые действия за этот месяц в документах и других источниках практически не нашли никакого отражения.

СРАЖЕНИЕ ЗА БИЛЬБАО

Потерпев в конце 1936 — начале 1937 г. неудачу в боях за Мадрид, франкисты решили сосредоточить усилия на севере. Первый удар был нанесен по испанской провинции Страна Басков, население которой активно поддерживало республиканцев.

Наступление националистов началось 31 марта и, несмотря на подавляющее превосходство в силах, развивалось медленно. Так, город Очан-

диано, который планировалось захватить в первый день наступления, был занят только 4 апреля.

5 мая республиканцы нанесли отвлекающий удар на сантандерском направлении, но ситуация на СФ не улучшилась. 19 июня мятежники вошли в Бильбао. С падением города участь всей Басконии была решена.

Как и во многих сражениях Гражданской войны, подразделения анархистов, которые воевали на стороне республиканцев, проявили себя не с лучшей стороны. Так, 22 апреля 4 батальона анархистов ушли с линии фронта. Остатки республиканских частей отошли в соседнюю провинцию к городу Сантандеру.

Наступавшие части националистов поддерживали с воздуха, главным образом, самолеты «Легиона Кондор». Самолеты «Легиона» действовали очень активно, а порой и с неоправданной жестокостью — достаточно вспомнить уничтожение с воздуха города Герники. Фактически именно авиация франкистов, которая вначале господствовала в воздухе, а потом, согласно республиканским документам, и вовсе действовала безнаказанно, «подвергая сплошному разрушению все населенные пункты в полосе действия республиканских войск», и проложила дорогу наземным частям националистов.

Авиационная группировка франкистов перед началом наступления на Бильбао имела следующий состав:

«Легион Кондор» — 3 бомбардировочные эскадрильи из K/88 на Ju 52; 3 истребительные эскадрильи из J/88, из которых две — на He 51, одна — на Bf 109; 1 экспериментальная бомбардировочная эскадрилья VB/88 на He 111 и Do 17; 1 разведывательная A/88 на He 70 и He 45; штурмовое звено Stuka/88 на Hs 123. А также 3 истребительные эскадрильи на Fiat CR.32, 1 бомбардировочная на Savoia SM.81 и 1 эскадрилья на Breguet XIX.

ВВС республиканцев на 24 марта располагали 18 истребителями И-15 и Letov на аэродромах Соморростро (2 самолета), Карреньо (12 машин), Альберисия (4 самолета) и 6 бомбардировщиками Breguet XIX. Несмотря на незначительное число самолетов, летчиков-истребителей было еще меньше — на 25 марта в строю было 4 летчика. Ситуация частично улучшилась 27 марта, когда с Центрального фронта прибыло еще 10 пилотов-истребителей.

Республиканское командование предпринимало попытки усилить авиационную группировку. Первоначально планировалось передислоцировать часть авиации с Центрального фронта на СФ через территорию Франции, осуществив на ее аэродромах промежуточные посадки. Видимо, именно этим путем в Страну Басков попали 6 Koolhoven FK-51. Поскольку самолеты реальной боевой ценности не представляли, то и препятствий при их перелете не возникало. Ситуация сложилась иначе, когда на север была отправлена группа из И-15 и P-Зет. Эта группа дважды пересекала границу Франции, но каждый раз французские власти под различными предлогами заставляли республиканские самолеты возвращаться обратно*. Лишь 21 мая напрямую из Алкалы в Сантандер перелетели 6 И-15 и 2 самолета Gourdou-Leseurre GL-32. 24 мая прибыло еще 8 И-15, но оказать существенного влияния на ход событий такое республиканское пополнение не смогло.

* Во второй раз французы даже сняли замки с пулеметов республиканских машин.

После взятия Бильбао националисты произвели перегруппировку сил и планировали 9 июля начать наступление на Сантандер. Эти планы были сорваны наступлением республиканцев под Мадридом, для отражения которого Франко пришлось перебросить значительные силы с севера. Наступление националистов на Сантандер началось только 14 августа 1937 г.

АПРЕЛЬ

Весь апрель и май авиация националистов практически ежедневно бомбила и штурмовала наземные части республиканцев и мирные города, нанося при этом большие потери как военным, так и мирным жителям. Архивные документы часто не отражают полноты всех потерь и разрушений от бомбардировок, подводя лишь итог о «значительных потерях». Поэтому повторять день за днем сообщения о бомбардировках противников не имеет смысла.

1 апреля

В 10.15 девятка He 51 штурмовала республиканцев. Огнем с земли было повреждено 6 самолетов противника, 1 «хейнкель» — сбит. Пилот самолета, л-т Аугуст Вильгельм Бланкенагель (August Wilhelm Blankenagel), погиб.

5 апреля

Вероятно, в этот день на Северный фронт перелетели 6 «коолховенов», громко названных истребителями, и, возможно, еще 5 летчиков-истребителей.

6 апреля

Три немецких авиатора из J/88 вместе с переводчиком выехали на машине на передовую для проведения рекогносцировки. Немецкие офицеры «проскочили» линию фронта, и их автомобиль был остановлен патрулем республиканцев. Один из немцев на вопрос солдат-республиканцев: «Кто едет?» — с гордостью ответил: «Deutsche Flieger Offizere». Развязка была короткой — обер-лейтенант Христиан фон Харлинг (Christian von Harling) был убит, переводчик Пауль Фреезе (Paul Freese) получил ранение и позже скончался в госпитале, обер-лейтенанты Гюнтер Шульце-Бланк (Gunter Schulze-Blank) и Вальтер Кинцле (Walter Kienzle) были взяты в плен. Накануне националисты бомбили городок Дуранго, где под бомбами погибло 120 мирных жителей, 131 человек умер от ран в госпиталях. Пленные немецкие офицеры предстали перед трибуналом, который приговорил их к смертной казни. Но приведение приговора в исполнение было отложено*.

Согласно иностранным данным, в этот день в 17.15 в районе с.-з. Очандино командир 2.J/88 л-т Гюнтер Лютцов (Gunter Lutzow) одержал первую победу — сбил «кертисс». Это также была первая победа, одержанная на Bf 109. Воздушный бой произошел следующим образом: 3 немецких истребителя «навалились» на одного молодого (18 лет) республиканского пилота. Республиканец пытался скрыться в облаках, но безуспешно. В конце концов пилот покинул свой подбитый самолет на парашюте и попал в плен. Во время допроса он сообщил, что летел в центральную часть Испании по маршруту Сантандер — Бильбао — Барселона — Валенсия. В отечественных документах о потере И-15 за этот день не сообщается. Возможно, что был сбит не И-15, а единственный потерянный в бою Letov S.231.

* 30 мая того же года пленных немцев обменяли на республиканских летчиков, в том числе, возможно, на Зверева и Кондратьева, попавших в плен к националистам в начале ноября 1936 г.

7 апреля

Франкистская авиация на аэродроме Сантандер уничтожила пассажирские Fokker F.VIIb3m и Douglas DC.2.

8 апреля

Франкистская авиация на аэродроме Бильбао уничтожила 2 И-15, 2 Letov, 2 ангара и дом авиатехников.

10 апреля

Республиканская авиация имела в строю 8 И-15, 5 Letov и 3 Breguet, из которых была сформирована эскадрилья в составе 8 И-15 и 4 Letov с «обновленным личным составом».

В документах упоминается о направлении на север 6 «легких бомбардировщиков»*.

* Документы не дают однозначного толкования — это факт или только намерение.

13 апреля

Республиканскими истребителями сбит 1 из 3 «юнкерсов», бомбивших Бильбао. Сбитый самолет упал в районе Мондрагона, экипаж приземлился на парашютах на своей территории. В западных источниках этот бой не упоминается.

19 апреля

По дневнику боевых действий, у Бильбао было сбито 3 «юнкерса», два из которых упали на республиканской территории. Экипаж одного спасся на парашютах, и в документах было констатировано, что авиаторы — немцы.

Из иностранных источников известно, что в этом бою был сбит 1 Do 17 № 27 • 12 из VB/88**. Весь экипаж погиб. Пилот Ханс Зоботка (Hans Sobotka) разбился вместе с самолетом. Два других члена экипажа — О. Хоффмайстер (O. Hoffmeister) и Ф. Мюллер (F. Muller) — выпрыгнули с парашютами, но из-за малой высоты парашюты не успели открыться, и немцы упали в реку. Судя по описанию, бомбардировщик упал на своей территории. Вполне возможно, что сбитый «дорнье» и был тем самым «третьим «юнкерсом», который упоминается в отчете, а на республиканскую территорию упали два настоящих «юнкерса».

** По западным данным, бой произошел 18.04.37 г.

Западные историки приписывают победу над «дорнье» командиру эскадрильи И-15 Фелипе дель Рио Креспо.

22 апреля

Произошел один воздушный бой. В 17.00 над Бильбао появились 8 бомбардировщиков и 12 истребителей Bf 109 и «фиатов». На перехват вылетела эскадрилья И-15. Истребители из 2.J/88 заявили о 3 победах. В бою погиб командир эскадрильи Фелипе дель Рио Креспо, 2 И-15 (видимо поврежденные в бою) скапотировали при посадке, еще 1 И-15 был поврежден бомбами на аэродроме.

Со своей стороны республиканцы заявили о сбитом «юнкерсе» и 3 «фиатах».

К концу дня в строю республиканской авиации осталось 2 И-15, 2 Letov и 4 других самолета, которые в самое короткое время были перебазированы на аэродром Альберисия.

24 апреля

Авиация СФ имела в своем распоряжении 3 И-15, 2 «летов», 4 «бреге», 3 «гурду», 1 «коолховен». На севере Испании находилось 19 советских летчиков и техников.

26 апреля

Самолеты «Легиона Кондор» совершили ставший известным всему миру «рыцарский подвиг». Воздушной бомбардировкой был сметен с лица земли город Герника. Примечательно, что деятельное «участие» в акте международного терроризма (как выразились бы современные авторы) приняли и

истребители из J/88, которые пулеметным огнем обстреливали жителей, сумевших выбраться из-под бомб за пределы многострадального города.

По данным баскского правительства, в Гернике 1645 человек погибло и 889 мирных жителей было ранено. По отечественным документам, на 1 мая потери от бомбардировки составили 800 убитых, но без учета найденных позднее под завалами и умерших впоследствии от ран.

Франкисты долгое время отвергали сам факт бомбардировки, объясняя случившееся «работой» республиканских минеров, осуществлявших тактику «выжженной» земли (при этом саперы почему-то «забыли» взорвать единственный в городе небольшой военный завод и мост через реку, имевший важное значение), а предъявленные обвинения называли «коммунистической пропагандой».

Но как бы то ни было, едва 29 апреля войска националистов вступили в разрушенный город, как специальная команда «Легиона Кондор» приступила к поиску и изъятию улик — неразорвавшихся авиабомб, осколков с маркировками немецких заводов.

МАЙ

5 мая

В районе Герники ружейным огнем сбит разведывательный самолет франкистов.

6 мая

Во время тренировочного полета был разбит «летов». Республиканская авиация бомбила вражеские части на сантандерском направлении.

7 мая

В 19.00 противник осуществил налет на аэродром Альберисия. Были повреждены 1 «коолховен» и 1 чешский самолет. 3 истребителя сделали безуспешную попытку помешать бомбардировке.

После удара по войскам противника на сантандерском направлении при посадке разбился самолет «гурду».

12 мая

Согласно документам, 1 франкистский истребитель сбит ружейным огнем, еще 1 «налетел на снаряд, выпущенный мортирой». В порту Бильбао бомба упала возле подводной лодки С-6, 5 человек погибло и 3 ранено.

Националисты с 12 мая приступили к ночным бомбардировкам.

13 мая

Пулеметным огнем был сбит He 51 из состава 1.J/88. Летчик л-т Йоахим Вандель (Joachim Wandel) попал в плен*.

16 мая

Было зафиксировано 200 самолето-вылетов противника. В одном из налетов приняло участие 25 тяжелых и 11 легких бомбардировщиков, 26 истребителей. К такой интенсивной боевой работе ВВС националистов, видимо, готовы не были: вместо бомб франкисты начали использовать артиллерийские снаряды.

20 мая

Огнем с земли сбит 1 самолет из 1.J/88. Пилот унтер-офицер Ханс Колбов (Hans Kolbow) выпрыгнул с парашютом и опустился на свою территорию.

* В книге «Чатос идут в атаку» утверждается следующее: «Еще 15 мая 1937 года в упорном воздушном бою на подходе к Бильбао Леопольд Моркиляс сбил первого «мессер-шмитта». Немецкий пилот л-т Виндель покинул горящую машину и спустился на парашюте». Данная информация противоречит как отечественным, так и иностранным данным. Впрочем, судьба уготовила Ванделю погибнуть в воздушном бою именно на «мессершмитте», но произойдет это только 7 октября 1942 г., на Восточном фронте, когда у него на счету будет уже 75 побед.

21 мая

Прибыло долгожданное пополнение — 6 И-15 и 2 «гурду».

22 мая

9 И-15 и 1 «локхид» встретились с большой группой франкистов, которая состояла из 30 Ju 52, 10 «Ю-86», 40 истребителей «хейнкель» и «фиат», 15 «новых хейнкелей» и нескольких «новых двухмоторных скоростных бомбардировщиков». На перехват республиканцев вышли 4 «фиата» и 12 «новых хейнкелей», т. е. Bf 109. В последовавшем бою был сбит 1 И-15, его пилот Хосе Диего Еспуни (Jose Dieguez Espuny) выпрыгнул с парашютом и был расстрелян «мессершмиттами» (и куда делось немецкое «рыцарство»?). Победу одержал командир 2.J/88 Лютцов. Еще один республиканский летчик был тяжело ранен, но сумел вернуться на аэродром.

По данным республиканцев, в бою противник потерял 2 «фиата».

24 мая

В 14.50 из центральных районов страны на север вылетела испанская эскадрилья И-15 под командованием Хосе Риверолы Груаса (Jose Riverola Gruas) в составе 10 самолетов. Группу лидировал СБ, возможно с кем-то из советских пилотов. 2 И-15 до конечного пункта не долетели. У одного истребителя возникли проблемы с мотором, он отстал от группы и, как стало известно позднее, потерпел аварию на территории противника. Пилот Хосе Бастида Поррас (Jose Bastida Porras) попал в плен. Второй — был сбит «фиатами» из группы «Кукарача». Летчик И-15 Хосе Марин Кэрэда (Jose Marin Quereda) выпрыгнул с парашютом и тоже попал в плен.

Республиканская авиация теперь располагала 14 И-15, еще 4 истребителя находились в ремонте.

26 мая

Франкисты сбили французский пассажирский самолет, совершавший полет из Байрона (Франция) в Бильбао. Самолет совершил вынужденную посадку на республиканской территории, летчик француз Гали и пассажир получили ранения.

28 мая

В районе Сантандера произошел воздушный бой. Возвращавшиеся с задания 13 И-15 встретились с 10 «юнкерсами» и 20 истребителями из 2.J/88 и группы «Кукарача». Республиканцы заявили о сбитых «юнкерсе» и «фиате», но их потери оказались более значительными: 1 самолет был сбит, 2-й разбился в бою при выходе из пике — летчик Теодоро Мигель Мингуэс (Teodoro Miguel Minguez) погиб, 3-й И-15 был подбит и при планировании с остановившимся мотором загорелся. Кроме этого, 2 республиканских истребителя из-за нехватки горючего скапотировали на посадке, и 1 потерпел аварию. 1 летчик был ранен — им, скорее всего, оказался Томас Бакэдано Морено (Tomas Baquedano Moreno), который от полученных ран скончался. Немцы и итальянцы заявили о 4 сбитых И-15.

В республиканских документах появилось, видимо, первое описание «Мессершмитта-109» и его тактики: *«В этом воздушном бою на стороне мятежников принимал участие новый истребитель, моноплан, скорость 420 км, темп огня очень высокий, все атаки вел сверху пикированием. Эти истребители в бой со звеньями «И-15» не шли, а атаковали одиночек. Летчики хорошей выучки и в бою держались звеньями»* [61].

31 мая

В строю авиации СФ было 25 самолетов — 9 И-15, 4 «бреге», 5 «гурду», 3 «коолховена», 1 «локхид» и 3 самолета других систем. Еще 2 «гурду» находились в процессе вооружения и несколько самолетов в ремонте.

ИЮНЬ

4 июня

Произошел воздушный бой. По отечественным документам, были сбиты 1 «фиат» и 1 «хейнкель». Потери республиканцев составили2 поврежденных И-15.

Итальянцы из группы «Кукаррача», не сообщая о собственных потерях, заявили о 5 сбитых И-15.

5 июня

В этот день было потеряно 6 И-15. Ход событий достаточно подробно описан в дневнике боевых действий. В 15.00 9 И-15, патрулировавших над Бильбао, провели безрезультатный бой с 8 He 51. После боя истребители пошли на посадку. 5 самолетов приземлились на аэродроме Сомостро, когда появились 7 «фиатов» из группы «Кукарача» и 5 Bf 109. 4 находившихся в воздухе И-15 вступили в бой с «фиатами», а немцы начали штурмовать аэродром. По одним данным, особого урона штурмовка не нанесла, по другим — все севшие 5 И-15 были сожжены «мессершмиттами».

А тем временем в воздухе шел ожесточенный бой. Несмотря на значительный перевес итальянцев*, бой прошел не в их пользу. Республиканцы заявили о трех победах, а итальянцы лишь об одной. В действительности один республиканский самолет был поврежден и приземлился на аэродроме Сомостро. Возможно, во время посадки этого И-15 немецкие истребители еще не закончили штурмовку, и он был обстрелян лейтенантом Рольфом Пингелем (Rolf Pingel), который таким образом записал свою первую победу. 3 остальных И-15 приземлились в Сантандере. О потерях итальянцев, кроме того, что в бою погиб Г. Пресел, больше ничего не известно.

Точку в судьбе республиканских истребителей в Сомостро поставили бомбардировщики противника, после удара которых от 6 самолетов на аэродроме остались только обгоревшие каркасы. После этого боя на севере осталось всего 7 И-15 — 3 боеготовых и 4 самолета в ремонте.

* В числе их был, например, с-т Гвидо Пресел (Guido Presel), один из самых результативных итальянских асов Гражданской войны, имевший на счету 13 побед.

7 июня

Республиканские самолеты сделали 5 общих вылетов и заявили о 5 сбитых истребителях противника.

В результате бомбардировок взлетное поле аэродрома Сомостро было покрыто воронками на расстояние 10—15 м друг от друга.

После боев 6—7 июня «оставшиеся истребители «И-15» были спрятаны в Астурии на аэродроме Колунга».

10 июня

В результате бомбардировки республиканского аэродрома (название не указано) «бомбы попали в ангар и по центру расположения самолетов».

12 июня

Противник произвел 120 самолето-вылетов.

Зенитной артиллерии республиканцев удалось сбить 2 «хейнкеля», один из которых, с немецким летчиком, упал недалеко от Бильбао. Пилот Hs 123 Аугуст Вильмсен (August Wilmsen) погиб.

13 июня

7-ю И-15 планировалось нанести штурмовой удар по противнику возле Бильбао, после чего истребители сразу же должны были вернуться в Астурию. Однако *«под разными предлогами летчики отказались лететь»* [66].

14 июня

Удар по противнику, планировавшийся ранее, было решено нанести вечером этого дня. Но в 18.00 над одним из сантандерских аэродромов, где находились истребители, появился разведчик противника, который «спокойно летал и фотографировал». Все летчики-истребители разбежались по укрытиям, собрать их удалось только минут через 40. После чего И-15 все же нанесли удар по противнику и приземлились в Астурии [66].

15 июня

Часть летчиков-истребителей была отправлена в Валенсию. На Северном фронте остались те пилоты, кто изъявил такое желание.

Задачей всей республиканской авиации СФ стали действия против кораблей противника, обстреливавших отступавшие республиканские части. Среди этих кораблей было много вооруженных гражданских судов, поэтому операция была в какой-то мере успешной.

16 июня

Огнем с земли сбит He 70 из A/88. Весь экипаж — С. Готтанка (S. Gottanka), Х. Хильдеман (H. Hildemann) и Ф. Хеершлаг (F. Heerschlag) — погиб. В отечественных документах самолет назван истребителем, указывается, что он был сбит ружейным огнем, и уточняется судьба одного члена экипажа — «летчик-немец убит».

19 июня

Из центральной Испании пришло сообщение о готовящейся переброске на север страны трех эскадрилий — СБ, И-15 и И-16. Для базирования бомбардировщиков нормальных условий не было, поэтому руководство ВВС СФ категорически возражало против прибытия СБ, что в дальнейшем позволило избежать бессмысленных потерь.

С 22 числа погода на севере Испании испортилась, и авиация противника снизила активность.

23 июня

Несмотря на то что 19 июня войска националистов вошли в столицу Страны Басков, по отечественным документам, в этот день противник все еще разбрасывал листовки над городом с предложением республиканцам сдаться в плен. Возможно, это ошибка в документах, но не исключено, что отказавшиеся оставить город республиканские части продолжали очаговое сопротивление. Как бы то ни было, 5 баскских батальонов в этот день сдались в плен.

В этот же день на территории противника совершил вынужденную посадку самолет баскского правительства — в плен попали летчик, министр здравоохранения провинции и некий «артиллерист».

ИЮЛЬ

Начавшаяся 6 июля операция республиканских войск под Мадридом заставила националистов сосредоточить в центре страны почти все силы авиации. На СФ противник резко снизил активность в воздухе.

2 июля

В этот день в Сантандер под лидированием 2 СБ перелетело 10 И-15 и 9 И-16. Все самолеты благополучно добрались до места назначения. Таким образом, ВВС Северного фронта составили 13 И-15 и 9 И-16. Однако, по воспоминаниям Ивана Евсевьева, его друг, с которым они прибыли вместе в Испанию и летали в одном звене, Петр Бутрым, из-за неполадок с мотором остался на аэродроме, и в Сантандер прибыло только 8 И-16. По тем же мемуарам, сам перелет состоялся во второй половине июня. Так или иначе, но общая цифра перебазированных на север И-16 составила 17*.

Состав эскадрильи И-16: командир — Валентин Ухов (прибыл в Испанию в январе), Александр Зайцев (январь) и Нестор Демидов, Иван Евсевьев, Владимир Жунда, Николай Козырев, Сергей Кузнецов и Василий Николаенко (прибыли в мае — июне 1937 г.).

По докладу Арженухина, перелет происходил следующим образом: вначале самостоятельно перелетели 4 И-15. В 16.00 бомбардировщики противника серьезно повредили сантандерский аэродром. В 17.00 над аэродромом появились 2 СБ, 9 И-16 и 5 И-15. И-15 приземлились, а И-16 садиться не рискнули. Тогда один из «местных» И-15 взлетел и отвел «ишачки» на другой сантандерский аэродром. Один из СБ полетел обратно, второй приземлился в Сантандере и отправился в центральную Испанию только на следующий день. Кроме этого, во время посадки истребителей с наземных постов доложили, что над мысом Сантонья (восточнее Сантандера) кружится какой-то самолет. Взлетевший И-15 привел его на аэродром. Хотя тип «заблудившейся» машины не указывается, едва ли это мог быть какой-то другой самолет, кроме десятого И-15.

Дополнительных сведений об эскадрильи И-15 ни в отечественных, ни в иностранных источниках разыскать не удалось.

* По документам, в июле на север перебазировалось 9 машин (по мемуарам — 8), а в августе — 8 (по мемуарам — 9). Схожая ситуация и с перелетевшими И-15: есть данные, что в этот день перебазировались только 9 машин.

3 июля

Ночью бомбардировщик противника бомбил аэродромы республиканцев.

Днем на патрулирование два раза вылетала группа И-15 и пара И-16, встреч с противником не было.

Вечером в порт Хихон прибыли ящики с самолетами. Арженухину, советнику командующего ВВС, не было известно, какие самолеты прибыли. Два ящика оказались помятыми. Лишь в процессе сборки (а собирали их достаточно долго) выяснилось, что это были легкие бомбардировщики Potez 25 и истребители Bristol Bulldog, которые были укомплектованы вооружением, прицелами, бомбосбрасывателями, ночным оборудованием, что выгодно отличало их от французских «гурду».

4 июля

7 И-16 встретили в районе Бильбао 3 «юнкерса» и 1 из них сбили.

5 июля

Плохая погода, боевых вылетов не выполнялось.

7 июля

Советские летчики ездили по аэродромам и знакомились с обстановкой.

Республиканские войска, уже давно не видевшие в воздухе свои самолеты, беспрерывно подвергавшиеся воздействую авиации противника, начали ликовать, когда в небе показались самолеты с республиканскими ОЗ.

Однако «первый блин оказался комом» — первый удар республиканских самолетов пришелся не по противнику, а по ликующим войскам. К счастью, обошлось без потерь.

8 июля

9 И-15 и 5 И-16 вылетали на штурмовку. Когда самолеты возвращались, с земли возле аэродрома были замечены 4 Не 51 и 5 монопланов противника. Посадка группе была запрещена, и на перехват были подняты 4 И-15 и 2 И-16. Противника смог обнаружить только один И-16, летчик которого принял самолеты противника за свои, но был атакован и, выпустив в ответ пулеметную очередь, ушел.

Вечером республиканские бомбардировщики попытались реабилитироваться за вчерашнюю ошибку. К сожалению, бомбы опять попали по своим, 2 человека погибло и несколько было ранено.

Вечером гидросамолет с крейсера националистов «Альмиранте Сервера» атаковал республиканскую подводную лодку возле Сантандера. Против гидросамолета взлетели И-15 и И-16, а против крейсера — «гурду» и «коолховены». Воздействие на противника продолжалось 2,5 — 3 часа, и тот вынужден был прекратить атаку подлодки и развернуться курсом на Бильбао. Потерь противнику нанести не удалось — гидросамолет «прижался» к крейсеру, а зенитная артиллерия корабля вела интенсивный огонь.

10 июля

Ранним утром должен был состояться удар по аэродрому противника Вильяркайо (20 км от линии фронта), где базировалось около 30 самолетов. Однако 3 «гурду», 4 «коолховена», 9 И-15 и 3 И-16 атаковали строящийся аэродром Агилляр-де-Кампо (8—10 км от линии фронта), на котором самолетов противника не было. Арженухин в своих отчетах сообщает, что испанские летчики просто боялись лететь в тыл противника и всякий раз, чтобы не лететь, придумывали какие-нибудь причины: то говорили о том, что противник улетел, то о том, что самолеты противника стоят в подземных ангарах. В последующие же дни или «туман закрыл аэродром И-16», или «пулеметы оказались не отлажены». В конечном итоге удар по аэродрому Вильяркайо так и не состоялся [66].

Тем не менее эта же испанская группа в этот день произвела бомбардировку войск противника на фронте.

Во второй половине дня 7 И-16 вылетали на перехват 5 двухмоторных самолетов в район Кастро — Урриалес. Найти удалось 3 самолета противника. Левый ведомый был атакован. Стрелок самолета противника «замолчал», бомбардировщик вышел из строя и пошел со снижением к Бильбао. В этот момент у обоих командиров звеньев И-16 отказали пулеметы, а ведомые, видя, что ведущие не стреляют, атаку не продолжили. Бомбардировщик ушел.

12 июля

В первой половине дня 10 И-15 штурмовали ж.-д. станции юго-западнее Рейносы.

В 18.00 наземные части республиканцев предприняли атаку. На поддержку наземных войск в воздух были подняты все боеспособные самолеты — 3 «гурду», 3 «коолховена», 2 «бреге», 13 И-15 и 7 И-16. Первый вылет прошел организованно: самолеты появились над линией фронта одной группой. При их появлении республиканские «солдаты пришли в восторг, некоторые плакали от радости». Вернувшись на свои аэродромы, самолеты стали готовиться к повторному вылету, который, однако, прошел без взаимодействия. Первыми в воздух ушли бомбардировщики. Их вылет мог закончиться печально. т. к. после первой бомбардировки в воздухе появилось 10 Не 51. К моменту же появления 10 И-15 и 6 И-16 немецкие истребители ушли.

13 июля

Утром И-15 штурмовали противника в районе Рейносы. Днем на штурмовку вылетели 4 «коолховена» и 6 И-15. На пути к цели пилоты И-15 заметили 6 бипланов и 1 моноплан противника. *«Сбросив бомбы над своей территорией, И-15 постарались вернуться в Сантандер, оставив 4 Кольховена без прикрытия. Последние не видали противника, пришли на фронт, бомбардировали противника, затем в течение 20 минут кружились над ним и обстреливали из пулеметов, после чего спокойно вернулись обратно»* [66].

14—15 июля

Плохая погода позволила закончить сборку прибывших «потезов» и «бульдогов».

На складах боепитания осталось 18 тысяч 12-кг и 500 30—50-кг бомб. Как выяснилось, завод по производству боеприпасов в Рейносе производил только 250, 300 и 500-кг бомбы*. Поэтому перед заводом была поставлена задача — в кратчайшие сроки начать выпуск 100-кг бомб.

В это же время развернулось строительство новых аэродромов у Хихона и производство макетов самолетов.

* «Коолховены» и «гурду» поднимали 100 кг бомб, «бреге» — до 200 кг.

16 июля

7 И-16 встретили над территорией противника 5 «хейнкелей», 2 из них сбили и еще 1 подбили.

Запись в дневнике боевых действий: «Плохо действуют И-15, которые уклоняются от боя, бросая своих бомбардировщиков»**.

** Непонятно, имеет ли эта информация отношение к вылету 13 июля или картина повторилась.

23 июля

6 бомбардировщиков, 5—6 монопланов и 19 истребителей-бипланов противника предприняли налет на аэродром Альберисия. На перехват взлетели 13 И-15 и 7 И-16. В бою участвовали только И-16, И-15 ходили под облаками и противника не видели. Потерь в бою не было, все сброшенные франкистами бомбы на аэродром не попали.

24—26 июля

Командование республиканских войск спланировало операцию по овладению высотой Сан-Роке. В эти дни авиация согласовывала свои действия с сухопутными силами, летчики выезжали на передовую, сделали несколько разведывательных вылетов в район указанной высоты.

27 июля

Республиканские самолеты сделали 70 боевых вылетов, в том числе — 2 налета на противника на высоте Сан-Роке 30 и 25 самолетами. Несколько самолетов атаковало вооруженный пароход противника. В районе Рейносы произошел воздушный бой. 6 И-16 перехватили 3 Не 70. 1 «хейнкель» был сбит и упал на территории противника недалеко от линии фронта.

На самолете «дуглас» прибыло 9 пилотов-бомбардировщиков, которые сразу же приступили к тренировкам на «гурду».

29 июля

В первой половине дня по противнику было нанесено два удара. Вылеты прошли неорганизованно: сначала 6 «потезов» отбомбились и ушли поодиночке, потом появились И-15, и после них — И-16.

Во второй половине дня удар по республиканским войскам нанесли 32 самолета противника.

30 июля

Командование республиканских войск спланировало еще одну операцию по овладению высотами Ла-Манча и Симара в Астурии. Авиация перебазировалась на аэродромы под Хихоном.

В воздухе испытывалась республиканская летающая лодка Sikorsky RS.1 — накануне для этого самолета из Валенсии прибыл новый винт. Летчики И-15, перелетавшие на новый аэродром, заметили этот испытательный полет.

Первый республиканский «воздушный патруль» опознал «сикорского» как свою машину и прошел мимо, второй «патруль» — спикировал, хотел атаковать, но, вовремя заметив ошибку, так же прошел мимо. Командир третьего «патруля» принадлежность летающей лодки не определил и сбил ее. Погибло 5 человек.

ВВС Северного фронта подвели общие цифры потерь: 16 самолетов — в авариях и катастрофах и 7 — по боевым причинам, всего 23 машины. Все потерянные самолеты принадлежали «Цирку Кроне». В августе Breguet XIX в строю уже не значились.

АВГУСТ

1 августа

Началось наступление республиканской пехоты, которое активно поддерживалось с воздуха. В первом ударе приняло участие три отряда-эшелона: первый состоял из 6 «потезов», 6 И-15 и 3 И-16; второй — из 6 «гурду», 6 И-15 и 2 И-16; третий — из 3 «коолховенов», 5 «бульдогов» и 3 И-16. Всего авиация выполнила 116 вылетов, но наступление не удалось — четыре раза пехота ходила в атаку, но за 50 м от окопов противника останавливалась, а потом отступала. Потери в наземных войсках составили до 1000 человек, из которых до 100 погибшими.

Значительные потери понесла и авиация. Был сбит командир «патруля» И-15, «отличившийся» 30 июля уничтожением своего самолета. Летчик, тяжело переживая случившееся, что называется «искал смерти» — штурмовал противника с предельно низких высот и в результате был подбит. Самолет загорелся, и пилот с сильными ожогами выпрыгнул с парашютом и через неделю умер в госпитале. Возможно, летчика звали Мигель Санхосе Андраде (Miguel Sanjose Andrade). В сильной дымке

столкнулись «гурду» и «потез», пилоты (оба закончили летную школу в Кировабаде), вероятно, погибли. 2 «бульдога» были подбиты, но сумели долететь до аэродрома. На посадке один самолет загорелся, его пилот погиб. Второй самолет с пробитыми баком и крыльями приземлился нормально, его пилот был легко ранен в руку и ногу. Еще у одного «бульдога» остановился двигатель, при вынужденной посадке пилот сломал руку.

В строю осталось 35 самолетов.

2—3 августа

Республиканская авиация перелетела на сантандерские аэродромы.

5 августа

Расчеты немецких 20-мм зенитных пушек обстреляли пролетавшую над линией фронта четверку И-16. Советские летчики развернулись и основательно проштурмовали позиции ЗА. По иностранным данным несколько зенитчиков после этого были отправлены в госпиталь.

6 августа

Произошел воздушный бой. В 13.00 в районе Рейноса 8 И-16 и 3 И-15 встретились с 10—12 итальянскими «фиатами» и бипланами. Бой для республиканцев оказался неудачным. Заменивший в эскадрилье раненого Василия Николаенко испанский летчик Эстебан Ортис Буэно (Esteban Ortiz Bueno), перешедший с И-15 на И-16 и фактически не успевший освоить новую машину, погиб*. По наблюдению летчиков, самолет испанца при пикировании перешел в штопор и разбился. Не вернулся из боя испанский летчик Франсиско Родригес Хорда (Francisco Rodriguez Jorda), прошедший обучение в СССР и сражавшийся на И-15. Его машина была подбита в бою. Летчики видели полуоторванный элерон его самолета. Хорда, летя по прямой, сумел довести И-15 до аэродрома, но при развороте сорвался в штопор и разбился. О победах республиканские летчики не заявляли.

* Существует также версия, что на самолете Буэно разрушилось крыло.

Запись в дневнике боевых действий: *«И-15» плохо идут в бой из-за отсутствия смелого командира эскадрильи, сегодня в бою принимали участие только 3 «И-15»* [61].

В строю остался 31 боевой самолет — 10 И-15, 8 И-16, 4 «потеза», 4 «гурду», 3 «коолховена», 2 «бульдога».

7 августа

По зарубежным данным, франкистским бомбардировщикам удалось повредить и уничтожить на аэродромах 10 истребителей республиканцев.

По отечественным данными, противник действительно в период до 10 августа несколько раз бомбил аэродромы — погибли механик и оружейник, других жертв и серьезных повреждений не отмечается.

10 августа

Республиканцы и франкисты сделали по 12 самолето-вылетов.

В 18.00 6 He 111 бомбили аэродром Торрелавега, на котором уничтожили 1 «коолховен». Взлетевшей на перехват шестерке И-16 удалось *«уничтожить часть стрелков двухмоторных «юнкерсов».*

11 августа

И-16 атаковали 3 «юнкерса» и сорвали бомбардировку.

1 истребитель получил единственную пробоину.

13 августа

Республиканская авиация сделала 3 самолето-вылета на перехват и неизвестное число на бомбардировку аэродрома в Леоне.

Противник произвел 55 самолето-вылетов.

Произошел воздушный бой 3 И-16 с 3 He 111 и 3 Bf 109. Потерь в этом бою, по республиканским данным, не было. Немцы заявили об одной победе*.

Командование Северного фронта запросило командование республиканской армии о переброске на СФ 10 И-16 в ближайшие 2–3 дня.

НАСТУПЛЕНИЕ НА САНТАНДЕР

Освободившиеся из-под Мадрида франкистские части после трехнедельной подготовки начали 14 августа 1937 г. наступление с целью окружения Сантандера. В немалой степени благодаря поддержке авиации эта операция оказалась успешной для националистов.

В целом республиканцы не оказали серьезного сопротивления, больше положившись на гарантии итальянцев в случае капитуляции. 25 августа перешло на сторону противника командование 14-го республиканского корпуса, «восстали и не хотят выходить из окружения и препятствуют эвакуации имущества» 8 батальонов. 26 августа итальянские наземные части вошли в Сантандер. В этот же день в местечке Сантонье, восточнее Сантандера, остатки баскской армии, оказавшиеся там после падения Бильбао, сдались итальянцам.

Участь пленных оказалась незавидной. Попытка капитулировавших республиканцев покинуть Испанию на английских судах не удалась, т. к. франкистские корабли не выпустили «англичан» в нейтральные воды. Республиканцам пришлось сойти на берег, где они до 31 августа находились под защитой итальянцев. Затем, по требованию Франко, дававшего понять, что условия капитуляции будут соблюдены, пленные республиканцы были переданы националистам-испанцам. Незамедлительно начались суды и казни, многие республиканцы поплатились за свою доверчивость жизнями.

Франкисты перед началом наступления на Сантандер имели в своем распоряжении следующие авиационные силы:

«Легион Кондор» в составе 4 бомбардировочных эскадрилий из K/88 (18 Ju 52 и 14 He 111); 3 истребительные эскадрильи из J/88, из них две на He 51 (18 машин) и 1 на Bf 109 (9); разведывательная эскадрилья из A/88 (8 He 70 и 3 Do 17), а так же испанцы-националисты – 7 Ju 52, 6 Aero 101, 12 He 45 и 9 He 51.

14 августа

5 И-15 перелетели из Астурии в Сантандер. На маршруте группа попала в туман, из которого достичь пункта назначения удалось только 2 самолетам, остальные были поломаны при вынужденной посадке.

Огнем зенитной артиллерии был сбит Ju 52. Экипаж спустился на парашютах на республиканскую территорию и был убит местным населением.

15 августа

Республиканские истребители совершили 30 боевых вылетов, противник – 60.

Произошел воздушный бой 15 истребителей республиканцев с «хейнкелями», «фиатами» и монопланами.

* О сбитой «рате» заявил фельдфебель Петер Боддем. Если бы это был первый бой немецкого пилота, его желание как можно скорее открыть счет было бы понятно, но он уже не был новичком (заявленная победа – 5-я по счету) и наверняка знал, насколько прицельно стрелял. В дальнейшем «карта так и повалила» этому «асу» – на его счет было записано еще 5 примерно таких же «побед». Таким образом, Боддем стал одним из самых «результативных» летчиков «Легиона Кондор» и оказался в числе 27 немцев, награжденных Золотым испанским крестом с бриллиантами. Интересно было бы проследить дальнейшие «успехи» этого пилота, но «герой» не принял участие во Второй мировой войне – Ju 52, на котором он возвращался из Испании, разбился. А «сбитый» им самолет благополучно вернулся на аэродром, где в нем обнаружили одну-единственную пробоину (сделанную, возможно, даже и не Боддемом).

16 августа

В 19.00 произошел воздушный бой между И-16 и истребителями противника, сопровождавшими бомбардировщики. Немецкие истребители заявили о сбитом И-16, а бомбардировщики — об уничтожении 12 самолетов на земле.

Потерь истребителей в этот день республиканская авиация не имела, возможно, на аэродромах было повреждено или уничтожено несколько самолетов из «Цирка Кроне». Республиканские истребители претендуют на 3 «фиата», сбитых в боях за 15—16 августа.

Запись в дневнике боевых действий: *«И-15» вместо бомбометания на фронте сбросили бомбы в море, до сих пор дерутся только наши летчики на «И-16»* [61]. Арженухин уточняет, что причиной таких действий было то, что истребители увидели над линией фронта самолеты противника. После этого командиром эскадрильи И-15 был назначен новый молодой испанский летчик.

17 августа

День был насыщен боевыми вылетами и воздушными боями, в одном из которых погиб еще один испанец, освоивший И-16 — Рафаэль Магрина Видал (Rafael Magrina Vidal).

Немцы претендуют на три победы: 2 И-16 и 1 И-15. Одна неподтвержденная победа над И-16 стала первой победой фельдфебеля Флегеля. Две победы были подтверждены и записаны на счет Боддема.

По республиканским данным, противник потерял 1 «фиат», по иностранным — в этот день на аэродроме Вильяркайо столкнулись итальянские Ro.37 и «фиат», их экипажи погибли.

Несколькими бомбардировками аэродромов противник повредил летные поля, но потерь на аэродромах республиканцев не было.

18 августа

Немецкие истребители снова заявили о трех победах, на этот раз все «сбитые» были И-15. Флегелю, как и в прошедший день, была записана неподтвержденная победа, а в победах командира 2.J/88 Лютцова, ну и, конечно, Боддема никто не усомнился.

Потерь у республиканцев не было.

Противник применил по аэродромам 500-кг бомбы, воронки от которых имевшимися силами надо было закапывать не менее суток. Тем не менее активность республиканской авиации не снизилась.

19 августа

На помощь республиканцам перелетела эскадрилья из 9 И-16 под командованием Бориса Смирнова и 4 И-15. Эскадрилья состояла из испанцев, прошедших обучение в СССР:

Реституто Феликс Токэро Буриллё (Restituto Felix Toquero Burillo).
Элой Гонсалес Обарро (Eloy Gonzalez Obarro).
Луис де Фрутос Гонсалес (Luis de Frutos Gonzalez).
Томас Саладригас Гуардиа (Tomas Saladrigas Guardia).
Эдуардо Фернандес Прада (Eduardo Fernandez Prada.
Франсиско Тарасона Торан (FranciscoTarasona Toran.)
Хуан Уэртас Гарсиа (Juan Huertas Garcia).
Даниэль Ранс де Артакос (Daniel Ranz de Artacoz).

Смирнов перелетел вместе со своим техником, который в полете сидел за спинкой пилота. Этот техник, которого Смирнов называл «Хуан»,

смог существенно повысить боевую живучесть самолетов. «Хуан» сделал чертеж бронеспинки, съездил в Сантандер, раздобыл на одном из заводов листы броневой или корабельной стали, из которых были вырезаны бронеспинки. Затем сделанные «на коленке» бронеспинки без проблем были смонтированы на всех самолетах. Борис Смирнов вспоминал, что если бы не это изобретение, то он домой не вернулся бы.

Более подробной информации о 4 И-15 пока найти не удалось.

Общее количество имевшихся на СФ истребителей составило 15 И-16 и 14 И-15, часть из которых находилась в ремонте.

20 августа

2 националистских He 51 столкнулись в воздухе, оба пилота погибли.

21–22 августа

Согласно данным опубликованного в те дни коммюнике националистов, за эти два дня было сбито 30 республиканских истребителей. Три победы одержали немецкие летчики, остальные — итальянские пилоты из VI группы. В действительности республиканцы 22 августа потеряли 10 истребителей, из которых 6 И-15 на земле во время бомбардировок и 4 И-16 в воздушных боях.

Среди сбитых оказался Борис Смирнов, сам он так описал происшедшее с ним: *«И вдруг сухой треск раздается совсем близко — сзади. Мотор делает несколько неровных рывков, и винт останавливается. Леденящая мысль заставляет на мгновение оцепенеть: «Неужели конец?» Решительно иду вниз, стараюсь направить самолет к республиканской территории. Жутко. Мотор молчит, слышу, как за кабиной свистит встречный поток ветра. Фашисты не успевают повторить своей атаки. Белая масса облаков смыкается над моей головой. Самолет быстро теряет высоту и с нарастающей скоростью устремляется в бездну. Напрягаю зрение, стараясь пронзить взором глухую облачную пелену и хоть за что-нибудь уцепиться взглядом. Вдруг впереди мелькнуло какое-то темное пятно, и разом все кончилось...*

Очнулся от страшного озноба, пробиравшего до костей. В голове невероятный шум, что-то теплое и липкое клокочет в горле. С трудом приподнимаю тяжелые, словно оловянные, веки и в первое мгновение не могу понять: вижу или не вижу? Нет, вижу: это непроницаемый белый туман окружил меня. Руки упираются во что-то холодное и мокрое. Трудно дышать. Кашляю, выплевываю черный сгусток крови. Проясняется сознание, и я отчетливо вспоминаю все, что произошло. Спас меня глубокий рыхлый снег, местами лежавший на вершинах гор. Я врезался как раз в такое снежное поле» [111].

Летчик нашел силы спуститься с гор вниз, где был подобран крестьянами и доставлен на аэродром. Что произошло с летчиками других самолетов — неизвестно. Возможно, в этом бою погиб Эдуардо Фернандес Прада.

Итальянцы признали потерю 4 «фиатов». В отечественных документах о победах ничего не говорится.

В 6.00, после двухдневной сдачи дел Виктору Ивановичу Адриашенко, вылетел в Валенсию Федор Константинович Арженухин.

23 августа

По иностранным данным, в воздушном бою над Эль-Мусель было сбито 2 He 111 и 1 He 70, экипаж последнего спасся на парашютах. Подробности неизвестны.

26 августа

Первая из девяти побед была записана лейтенанту Райнхарду Зайлеру (Reinchard Seiler). Республиканская авиация потерь не имела.

Противник вошел в Сантандер.

На аэродроме Альберисия противнику достались 2 Breguet XIX, 1 De Havilland DH.84, 1 Monospar ST-4 и 1 Potez 25.

27 августа

Первая и единственная победа (Curtiss) была записана унтер-офицеру Максу Шульцу (Max Schulz). Республиканская авиация потерь не имела.

ПАДЕНИЕ АСТУРИИ

2 сентября началось наступление франкистов. В отличие от сантандерской кампании франкисты в Астурии столкнулись с ожесточенным сопротивлением. Астурийцы сражались до последнего. Достаточно сказать, что еще 15 октября в Хихон прибыл английский пароход с патронами, 200 пулеметами и 15 зенитными орудиями. Все закончилось лишь к 21 октября, когда пали города Хихон и Авилес. Как стало уже обычным, авиация противника действовала очень активно группами до 30 самолетов, нанося удары в течение всего дня.

Поскольку участь Северного фронта была предрешена, в течение 2—7 сентября северные провинции Испании покинули все советские граждане (около 40 человек). Для эвакуации летчиков во Франции был куплен (или арендован) двухмоторный пассажирский самолет Airspeed As.6 Envoy. Пилот Федор Полушко из эскадрильи СБ Сенаторова, специально командированный во Францию, перегнал «энвой» на север Испании. На этом самолете во Францию были доставлены летчики эскадрильи Евсевьева, которые затем отправились в СССР, и советник Адриашенко, вернувшийся в Испанию. Борис Смирнов, вероятно еще не оправившийся от ранения, покинул этот фронт по индивидуальному маршруту — ночью его и техника Хуана на республиканском транспортном самолете переправили в центральную Испании, где он вернулся в свою эскадрилью.

2 сентября

В 19.00 противник бомбил порт Эль-Мусель и потопил республиканский пароход.

4—5 сентября

Произошло несколько воздушных боев. Республиканская сторона использовала то, что еще оставалось в строю — 6 И-16 и 7 И-15.

В одном из боев небольшая группа И-15 и И-16 напала на He 51 из 3.J/88. Попытка немцев действовать оборонительным кругом не удалась, строй рассыпался на индивидуальные схватки. Некоторые немецкие самолеты получили большое количество пробоин, но высокое мастерство пилотов спасло их от потерь. Летчик обер-лейтенант Эдуард Нойман (Eduard Neumann) сумел сбить И-15. Пилот этого самолета, Мигэль Замбудио Мартинес, выпрыгнул с парашютом. Скорее всего, это была последняя победа на He 51 в Гражданской войне.

В другом бою республиканские истребители перехватили 6 бомбардировщиков, 4 моноплана и 6 «фиатов». По документам, республиканские истребители сбили 1 «фиат», 1 «юнкерс» (упал на республиканской территории) и подбили моноплан, который предположительно упал в воду. Сбитым «фиатом», скорее всего, был He 51. Командир 3.J/88 Адольф Гал-

ланд (Adolf Galland) вспоминал, что если его эскадрилье приходилось участвовать в воздушных боях, то бывали и вынужденные посадки от полученных повреждений, а сам он из боя 4 сентября* вернулся на самолете, получившем 41 пробоину. «Фиатов» в тот момент на севере Испании не было.

Под сбитым «юнкерсом» подразумевался Do 17, экипаж — Х. Д. фон Кассель (H. D. von Kassel), командир A/88, Э. Хайн (E. Hein), В. Шнель (W. Schnell) и В. Крюгер (W. Kruger) — погиб. Тела авиаторов были найдены возле обломков самолета. Экипаж второго сбитого самолета — (Г. Крокер (H. Kroker) и Г. Хейл (G. Heil) из A/88 — тоже погиб. Определить тип это самолета сложно — часть источников утверждает, что это был He 70 (что наиболее вероятно), другие — He 45.

Досталось и республиканским истребителям. 2.J/88 заявила очередную победу над И-16, который, по немецким данным, совершил вынужденную посадку. Как бы то ни было, но *«республиканские самолеты вернулись из боя все изрешеченные, и особенно один «И-16» пробоинами выведен временно из строя»*.

В строю осталось 5 И-16 и 6 И-15 и всего 3 летчика.

Бомбардировщики противника потопили в порту Эль-Мусель каботажное судно.

* В оригинале — «The Legion Condor» K. Ries, H. Ring — 9 сентября, однако, описание боя соответствует событиям 4 сентября.

6 сентября

Боддем заявил об очередном сбитом И-16, однако отечественными документами его успех не подтверждается.

7 сентября

В этот день командир 1.J/88 Хардер сбил французский гражданский самолет Airspeed As.6 Envoy, управлявший им летчик Абель Гиде (Abel Guidez) погиб. Возможно, немцы специально охотились за самолетами этого типа, зная, что на одном из них эвакуируются советские добровольцы.

9 сентября

Немецкие истребители в этот день претендуют на 3 подтвержденные победы (1 самолет из «Цирка Кроне», И-15, И-16) и 2 неподтвержденные (И-15 и И-16). Одну из неподтвержденных побед одержал командир J/88 Готтхард Хандрик (Gotthard Handrick). Он провел бой один на один с И-15, пилот которого сумел навязать маневренную тактику, в результате воздушных маневров самолеты столкнулись. После этого Хандрик на поврежденном самолете, в котором застряли обломки крыла республиканца, еле долетел до Сантандера, где произвел вынужденную посадку. О других победах подробных сведений нет. Потери республиканских самолетов в дневнике боевых действий за этот день не отмечены. Иностранные источники сообщают о потерянных «гурду» и «бульдоге», пилоты которых Мануэль Касэс Хуан (Manuel Cases Juan) и Хосе Виланова Рома (Jose Vilanova Roma) погибли.

13 сентября

На аэродроме Хихон бомбардировкой было уничтожено 2 И-15, 1 И-16 и 7 самолетов повреждено.

14 сентября

Авиация националистов произвела 100 самолето-вылетов.

15 сентября

Над Бискайским заливом произошел воздушный бой между 8 И-15 и 2 Bf 109. Республиканские летчики находились выше и смогли произвести достаточно успешную атаку — был поврежден истребитель Отто Поленца, который вышел из боя. Другой немецкий летчик, командир эскадрильи Хардер, продолжил бой и, как ему показалось, сбил 1 И-15, который начал падать, но потом самолет выровнялся и быстро пошел к берегу. Облачность и превосходство «мессершмитта» в скорости позволили немцу выйти из боя. Хардер догнал и сбил уходивший И-15. Самолет загорелся, Антонио Миро Видал выпрыгнул с парашютом, который тоже загорелся, и он погиб.

17 сентября

Противник сильно бомбил 16-й корпус республиканцев, который в результате попытался оставить свои позиции.

Республиканские самолеты обеспечивали вход в порт Хихон английских торговых судов.

20 сентября

Пятерка И-16 в условиях плохой погоды пыталась помешать фашистским бомбардировщикам. Над побережьем была сильная облачность, в которой летчики потеряли друг друга. Поэтому те, кто встретил противника, вели бой в одиночку. Из этого вылета не вернулся Элой Гонсалес Обарро. Был поврежден самолет Луиса де Фрутоса. По документам, в этом бою был сбит также «юнкерс», который упал в море. Согласно иностранным данным, у противника в этом бою отличились стрелки бомбардировщиков из K/88.

22 сентября

Огнем зенитной артиллерии был сбит He 45 из A/88.

23 сентября

Новый командир 2.J/88 Йоахим Шлихтинг (Joachim Schlichting) сделал заявку на свою первую победу (И-16). Отечественными документами она не подтверждается.

25 сентября

Противник произвел 120 вылетов, в основном на бомбардировку 16-го корпуса.

27 сентября

Произошел воздушный бой с «мессершмиттами», в котором республиканская авиация потеряла 1 И-15 и 1 И-16. Немцы заявили 3 победы, все над И-16. Самолет, сбитый Эрихом Войтке (Erich Woitke), упал в воду. Еще 1 истребитель сбил Хардер, после чего он атаковал И-16, который после его обстрела направился к аэродрому. Хардер произвел еще одну атаку, когда республиканский истребитель подошел к аэродрому и уже начал выпускать шасси. Однако испанский пилот сумел уклониться от трасс и произвел посадку, после чего Хардер обстрелял его на пробеге еще раз и два раза атаковал стоящий на стоянке другой И-16. По результатам этих атак Хардер посчитал, что он уничтожил еще 1 И-16. В документах о потерях противника ничего не говорится.

28 сентября

Хардер в своем дневнике описал еще одну победу над И-16 [134]. Она была одержана в уже традиционном для него стиле: заметив вышедший из боя республиканский истребитель, он проследовал за ним до аэродрома и, когда республиканский летчик заходил на посадку, сбил его. Самолет врезался в землю и взорвался. Забегая вперед, надо сказать, что Хардер чрезмерно драматизировал описания своих боев, заявляя, что атакованный им самолет взрывался. Так, например, 5 декабря после своих атак он заявил о двух взорвавшихся самолетах (причем сам претендовал только на одну победу). В действительности в том декабрьском бою самолеты были повреждены (некоторые — весьма существенно), но не сбиты.

30 сентября

Произошел воздушный бой между 5 республиканскими истребителями и двумя эскадрильями «мессершмиттов». В этом бою был сбит 1 И-16, погиб Даниель Ранс де Артакос. Но других потерь не было — испанцы уже закалились в боях и воевали грамотно. Хардер упомянул, как ему вначале даже пришлось обороняться, а потом он вместе с другими летчиками 20 минут без толку гонял 2 И-15, которые смогли уйти от атак.

В строю после этого боя осталось 2 И-15 и 2 И-16

ОКТЯБРЬ

6 октября

Из ремонта вышло 8 истребителей. В строю стало 5 И-16 и 5 И-15.

7 октября

12 «юнкерсов» с низкой высоты бомбили Хихон и аэродром Карреньо. 2 И-16 были повреждены, а пулеметным огнем 1 Ju 52 был сбит. Из состава экипажа 3 человека — Х. Шталламан (H. Stallamann), Р. Хартиг (R. Hartig) и К. Урмайстер (K. Uhrmeister) — погибли, 1 убежал, а еще 1 был захвачен в плен.

13 октября

9 И-15 и И-16 пытались перехватить 30 фашистских самолетов. В этом бою Хардер одержал очередную победу. Заметив карабкающиеся вверх испанские истребители, он со звеном ушел в сторону солнца, развернулся, разогнался на пикировании и сзади атаковал ведомого пары И-16. Обнаружившие опасность пилоты И-15 попытались помешать немцам, но разность скоростей делало это практически невозможным. Хардер с близкой дистанции сбил идущего на перехват И-16. Самолет взорвался, летчик Франциско Тарасона Торан был тяжело ранен. Немцы претендовали также на сбитый в этом бою И-15, но, кроме еще одного И-16, получившего поломки при посадке («временно вышел из строя»), у республиканцев других потерь не было.

В строю осталось 3 И-15 и 2 И-16, и несколько машин в ремонте.

18 октября

Франкисты усиленно бомбили Хихон. В порту была потоплена подводная лодка «С-6», а на аэродроме уничтожен 1 И-16. Взлетевшая шестерка истребителей провела последний воздушный бой. Информации о победах в нем, как и во всех последних боях, не содержится. Потери же составили 1 И-15, севший на вынужденную посадку, и 1 И-16. Пилоты

этих самолетов Мигель Кастилё Пуэрта (Miguel Castillo Puerta) и Рестуто Феликс Токеро Бурилло остались живы.

20 октября

Бомбардировщики противника в порту Хихона потопили республиканский миноносец «Сискар» (Ciscar).

21 октября

Во Францию перелетели последние оставшиеся 2 И-15 и 1 И-16. Все остальные самолеты были потеряны.

На аэродроме в Хихоне противник захватил 4 И-15, 3 И-16, 3 Gourdou-Leseurre GL-32, 1 Letov S.231, 1 Potez 25, 1 Breguet XIX, 1 Koolhoven FK-51 и 1 Bristol Bulldog.

Были потеряны все самолеты «Цирка Кроне», по большей части — в авариях, катастрофах и от бомбардировок. Сколько было этих самолетов — неизвестно, но вряд ли меньше пятидесяти.

РЕСПУБЛИКАНСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ НА СЕВЕРНОМ ФРОНТЕ

И-15

Отправлено на СФ 2 ноября 1936 г. — 15 самолетов, 21 мая 1937 г. — 6, 24 мая 1937 г. — 10, 2 июля 1937 г. — 10 и 19 августа 1937 г. — 4. Всего 45. Максимальное число самолетов этого типа, которое можно было поднять в воздух одномоментно, не превышало 14 (несколько дней в конце мая 1937 г.). Противник, по иностранным данным, захватил 4 И-15 в разной степени сохранности, из которых впоследствии собрано два полноценных самолета.

Эскадрильей И-15 поочередно командовали Борис Александрович Туржанский, Фелипе дель Рио Креспо и Томас Бакедано Морено. Кто командовал эскадрильей после Морено, в источниках единого мнения нет, приводить же противоречивый список вряд ли имеет смысл.

И-16

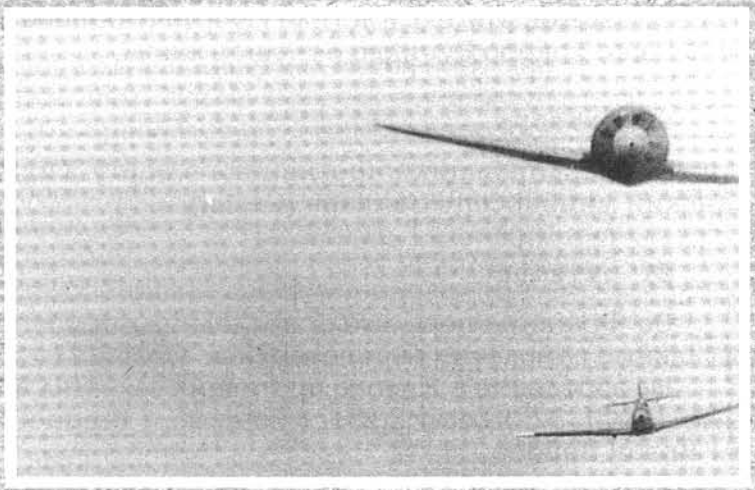
Отправлено на СФ 2 июля 1937 г. — 8 самолетов и 19 августа — 9. Всего 17 истребителей И-16. Эскадрильей И-16 командовали Валентин Ухов, затем Иван Евсевьев. После 19 августа и до начала сентября 1937 г. руководство было распределено между Евсевьевым и Смирновым, с сентября 1937 г. и до окончания боевых действий на СФ эскадрилью возглавлял Франциско Тарасона Торан.

Таблица 35

Итоговые данные об истрибителях И-15 и И-16 Северного фронта

	И-15	И-16	Всего
Сбито в воздушных боях, разбито при вынужденных посадках на подбитых самолетах	15	10	25
Уничтожено на аэродромах в результате бомбардировок противника	16	2	18
Сбито зенитным огнем	2		2
Списано в результате авиакатастроф	1	1	2
Захвачено противником на аэродроме	4	3	7
Перелетело во Францию	2	1	3
Убыль по неизвестным причинам (вероятно, списаны в ходе боевых действий)	5		5
Всего	45	17	62

Боевые действия с ноября 1937 года по ноябрь 1938 года



16. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ (ноябрь – декабрь 1937 г.)

В это время года в Испании стоит, как правило, плохая погода. Не составил исключения и ноябрь 1937 г. Большинство дней были нелетные, в этот период не проводилось и каких-либо серьезных операций на сухопутном фронте. Количество самолето-вылетов, производимых каждой из сторон, согласно дневнику боевых действий республиканской авиации, не превышало сотни за день.

В декабре 1937 г. франкисты готовились возобновить наступление на Мадрид и с этой целью планировали нанести поражение республиканским ВВС мощными ударами по местам базирования авиации. Конец ноября и начало декабря 1937 г. ознаменовались жаркими схватками над республиканскими аэродромами.

1–2 ноября

В отечественных документах сведений о боевых вылетах нет. В иностранных источниках сведения о воздушных боях или потерях также отсутствуют.

3 ноября

2 истребительные эскадрильи республиканцев — одна на Центральном и вторая на Арагонском фронтах — выполнили разведывательные полеты. Противник 9 двухмоторными самолетами бомбил Лериду, причинив городу большие разрушения.

В Реусе из отдельных звеньев И-15, прикрывавших Средиземноморское побережье, сформирована третья эскадрилья истребителей И-15, которую возглавил Хуан Комас (Juan Comas).

«На береговую оборону переведены две эскадрильи из уставших летчиков, с базированием в Сагунто (27 км с. Валенсия) и Фигерас (35 км с. Херона)».*

* Другое встречающееся название — Жерона.

4 ноября

С аэродрома Сабадель, на перехват 5 бомбардировщиков поднялись 3 И-16. На взлете один из истребителей потерпел катастрофу, летчик Николай Волощенко погиб. Самолет был отправлен в ремонт. В документах происшествие никак не комментируется. Борис Смирнов в своих мемуарах пишет, что Николай сконцентрировал все внимание на бомбардировщиках и врезался в дерево. Противник потерь не имел.

Произошел 1 воздушный бой. Истребители, взлетевшие с аэродрома Фигерас, встретили над морем и подбили гидросамолет противника, который приводнился в 20 км от берега рядом с кораблями националистов.

3 И-15 из эскадрильи Серова, прикрывавшей порты Средиземноморского побережья, вылетали на перехват 3 гидросамолетов противника. Во время полета на самолете Никиты Сюсюкалова загорелся мотор. Летчик в 4 км от берега выпрыгнул с парашютом и через три часа был спасен республиканский катером.

На Центральном и Арагонском фронте 6 истребителей летали на разведку.

5 ноября

Плохая погода. 24 СБ бомбили Сарагосу. На задание летали одна советская и две испанские эскадрильи, вел группу А. Сенаторов. Было сброшено 144 бомбы общим весом 12 тонн. Судя по документам, это был *«ответный удар белым на бомбардирование городов Лериды и Барбастро»*. Также указывается, что в результате налета был взорван склад взрывчатых веществ. 1 бомбардировщик получил пробоину от огня ЗА.

На Центральном и Арагонском фронтах 6 истребителей летали на разведку.

Противник 3 самолетами бомбил аэродром Барбастро (90 км с.-в. Сарагосы). В 23.00 3 самолета противника пытались подойти к Валенсии, но были отогнаны огнем ЗА.

6—12 ноября

Плохая погода. Республиканская авиация без потерь произвела 8 ноября 6 самолето-вылетов, 9, 10 и 11 ноября — истребители вылетали на разведку, сделав соответственно 24, 9 и 9 самолето-вылетов. 6, 7, и 12 ноября вылетов, вероятно, вообще не производилось.

Таблица 36

Состав и дислокация республиканских ВВС (по состоянию на 11 ноября 1937 г.) [61]

Подразделение (если указано) и тип самолета	Кол-во самолетов	Аэродром
Группа СБ		
Эскадрилья СБ	13	Реус
Эскадрилья СБ	8	Ла-Сения
Эскадрилья СБ	8	Ла-Сения
	1	Сан-Хавиер
Всего в группе	30	
Группа Р-Зет		
Эскадрилья Р-Зет	10	Кампороблес
Эскадрилья Р-Зет	12	Лирия
Эскадрилья Р-Зет	12	Касас-Ибаньез
Эскадрилья Р-Зет	11	Альманса
	2	Алькантара
Всего в группе	47	

Подразделение (если указано) и тип самолета	Кол-во самолетов	Аэродром
Группа И-16		
Эскадрилья И-16	11	Кастехон
Эскадрилья И-16	10	Сагунто
Эскадрилья И-16	6	Реус
Эскадрилья И-16	11	Алкала
2 эскадрильи И-16	25 8*	Лирия
Всего в группе	71	
Группа И-15		
Эскадрилья И-15	11	Сабодель
Эскадрилья И-15	11	Сельра
Эскадрилья И-15	11	Барракас
Отдельное звено И-15	3	Сабодель
Командирские И-15	4	Сабодель
Всего в группе	40	
Эскадрилья Р-5 ССС	13	Альбасете
Всего	201	

* Вышли из ремонта.

Кроме этого, республиканские ВВС насчитывали 105 самолетов устаревших типов.

ВВС националистов, по оценке республиканцев, имели в строю 450 самолетов.

13 ноября

АФ. Плохая погода. На боевые задания летали 10 СБ. При возвращении с задания отказал мотор на машине Георгия Стародумова, но пилот смог благополучно вернуться на свой аэродром.

3 эскадрильи Р-Зет (45 самолетов), эскадрильи И-15 (10 самолетов) и И-16 (6 самолетов) перебазировались на другие аэродромы.

Противник 4 самолетами бомбил Бухаралос, 25 «фиатов» два раза патрулировали в районе Сарагосы.

14 ноября

АФ. 18 Р-Зет под прикрытием 10 И-15 нанесли удар по наземным войскам в районе Теруэля. При возвращении 1 Р-Зет разбился в районе Сарриона.

15 СБ бомбили Калатаюд, при посадке 1 бомбардировщик потерпел аварию (направлен в полевой ремонт).

Эскадрилья И-16 (11 самолетов) перелетела с аэродрома Ла-Сения на аэродром Каспе.

Противник 25 истребителями патрулировал в районе Сарагосы и 6—7 ночными бомбардировщиками бомбил порт Таррагона.

15 ноября

Сведений нет.

16 ноября

Противник 6 самолетами бомбил на АФ и 4 на ЮФ.

О республиканской авиации сведений нет.

17 ноября

Плохая погода. 3 И-16 взлетали по тревоге с аэродрома Каспе. На взлете произошла катастрофа, разбился Иван Фомин.

18 ноября

АФ. Отмечено появление 22 бомбардировщиков противника. Поднятые на перехват 5 республиканских истребителей «безрезультатно атаковали бомбардировщиков».

19 ноября

АФ. 8 И-16 летали на разведку, а заодно проштурмовали встретившуюся автоколонну.

Противник 9 самолетами бомбил ж.-д. станцию Сариньена.

20 ноября

АФ. Все 3 эскадрильи СБ в составе 22 машин бомбили Сарагосу. В воздухе находились истребители противника, но на более низкой высоте, и помешать бомбометанию не смогли. Огнем зенитной артиллерии 4 бомбардировщика были повреждены, но сумели благополучно вернуться. Во время полета на большой высоте 3 советских штурмана из-за отсутствия кислородных приборов теряли сознание.

5 И-16 в районе Монсона перехватили 8 бомбардировщиков противника, заставив их уйти, сбросив бомбы вне цели.

21 ноября

АФ. 6 И-16 вылетали на разведку и 6 И-16 на перехват 8 бомбардировщиков в районе Монсона.

22 ноября

Вероятно, плохая погода. Сведений нет.

23 ноября

АФ. С аэродрома Ла-Сения для бомбардировки Туделы взлетели 3 эскадрильи СБ (22 самолета). 2 СБ с испанскими экипажами столкнулись после взлета над аэродромом. 1 бомбардировщик разбит полностью, другой сумел произвести посадку и был отправлен в ремонт. До цели (видимо, из-за плохой погоды) не дошли 10 СБ с испанскими экипажами: 5 из них сбросили бомбы в море, 3 — бомбили военные объекты в Хаке, 1 — сбросил бомбы на случайную цель и еще 1 — освободился от бомб над своей территорией. На перехват последнего с аэродрома Бухаралос поднялись 12 И-15, но СБ не нашли. После вылета истребители произвели посадку в Лериде, так как Бухаралос оказался закрыт туманом. Цель в Туделе бомбили 8 советских и 2 испанских экипажа СБ.

ЦФ. 6 И-16 летали на разведку.

24 ноября

Плохая погода.

АФ. 3 И-16 вылетали на разведку, но из-за плохой погоды вернулись обратно. 10 И-16 перехватили 8 бомбардировщиков, бомбивших Монсон, преследовали и атаковали их до Уэски (около 60 км от линии фронта), но потерь нанести им не смогли.

25 ноября

Плохая погода.

ЦФ. Летавшее на разведку гвадалахарского направления звено И-16 встретило возвращавшихся после нанесения удара по Алкале и Гвадалахаре 21 бомбардировщик под прикрытием 8 Bf 109 и произвело одну атаку по «мессершмиттам».

В воздухе отмечены 3 гидросамолета противника.

26 ноября

АФ. 3 И-16 летали на разведку. При посадке на аэродроме скапотировал И-16, летчик Василий Матвеев не пострадал.

Противник появился в воздухе 9 бомбардировщиками под прикрытием 30 истребителей.

ЦФ. Действовало 20 бомбардировщиков противника.

3 И-16 вылетали против 4 гидросамолетов, бомбивших республиканцев в районе Беникасима, но встречи не было.

27 ноября

АФ. 18 Р-Зет под прикрытием 38 И-15 нанесли удар по наземным войскам днем и 4 республиканских бомбардировщика — ночью.

ЦФ. Произошел воздушный бой. Вылетевшие по тревоге 6 И-16 атаковали 4 «двухмоторных Юнкерса» (надо понимать, Не 111) и преследовали их до линии фронта. Потерь не было.

28 ноября

АФ. 18 Р-Зет под прикрытием 34 И-15 нанесли удар по наземным войскам. 3 истребителя летали на разведку.

ЦФ. В районе Мадрида 3 И-16 атаковали 3 бомбардировщика. Над аэродромом Алкала два раза появлялись 12 истребителей противника «схожих с «Фиатами».

29 ноября

ЦФ. Произошел воздушный бой. 30 бомбардировщиков под прикрытием 30 Bf 109 предприняли налет на аэродром Алкала. На его отражение взлетело 15 И-16. В бою был сбит И-16 испанца Пабло Салена Бакэро (Pablo Salen Baquero), он выпрыгнул с парашютом и во время спуска был ранен в руку «мессершмиттами». Еще 1 И-16 без особых повреждений сел вынужденно вне аэродрома.

1 Bf 109, по советским данным, был подбит и ушел со снижением.

Немцы заявили о 3 сбитых И-16.

АФ. 4 ССС произвели ночную бомбардировку. Экипаж — Хосе Курта Форноса (Jose Curta Fornosa) и Рафаэль Феито Гарсиа (Rafael Feito Garcia) — по ошибке сел во Франции, недалеко от Тулузы, и при посадке самолет (б/н RR-006) скапотировал.

ЮФ. 3 И-16 летали на разведку в район Гренады.

30 ноября

ЦФ. Над Алкалой произошел бой. На перехват 24 бомбардировщиков и 23 Bf 109 поднялись 8 И-16, которые смогли помешать бомбардировке, — из всех сброшенных бомб только три упали на аэродром, не причинив никакого вреда. Было сбито 2 И-16, раненые пилоты выпрыгнули с парашютами.

Противник, по данным республиканцев, лишился 1 «юнкерса», который загорелся, но смог перетянуть на свою территорию.

Немецкие пилоты заявили о трех победах.

АФ. 3 И-16 летали на разведку и 25 СБ — на бомбардировку.

3 И-16 вылетали против 2 гидросамолетов, замеченных в районе Кастельона, но встречи не было.

I, 2 декабря

За два дня республиканской авиацией было произведено 18 самолетовылетов, противником — 12. 1 декабря республиканцы вылетали только

на разведку. 2 декабря состоялся воздушный бой. Звено И-16 (советские летчики) сбило гидросамолет противника, который произвел посадку на воду в 40 км от берега и *«предположительно, утонул»*.

3 декабря

ЦФ. 5 И-16, взлетевшие с аэродрома Санта-Крус, перехватили 20 бомбардировщиков, прикрытых истребителями. В воздушном бою в районе Таранкона 1 бомбардировщик был подбит без потерь с республиканской стороны.

АФ. 18 Р-Зет под прикрытием 32 И-16 нанесли удар по наземным войскам. Истребители выполнили 9 вылетов на разведку и 9 — на прикрытие и перехват.

Эскадрилья И-16 (15 самолетов) перелетела с ЦФ на «другой аэродром».

4 декабря

АФ. Над аэродромом Бухаралос произошел воздушный бой между 5 И-16, возглавляемыми Александром Гусевым, и 30 бомбардировщиками, а также 11 «мессершмиттами» из 1.J/88. Учитывая неравенство сил и неэффективность оружия советского истребителя против бомбардировщиков, Гусев объектом нападения выбрал истребители. В результате противник лишился 2 самолетов. Один, по документам, был подбит и упал на своей территории. Второй подбил Гусев и вместе со своим ведомым сопровождал «немца» до места вынужденной посадки на республиканской территории, после чего патрулировал над ним до прибытия республиканских солдат.

Ущерб же от сброшенных противником бомб оказался минимальным — 2 техника получили ранения, ни один республиканский самолет не пострадал. В бою получил ранение Виктор Кустов.

Пилот 1.J/88 Отто Поленц попал в плен и на следующий день был допрошен в штабе авиации, где *«давал малозначащие и ложные показания»*. Его «мессершмитт» оказался практически неповрежденным и через некоторое время был отправлен в Советский Союз.

2 звена И-16 на АФ и 1 звено И-16 на ЦФ вылетали на разведку, в двух полетах летчики наблюдали по 6 истребителей противника, но в воздушный бой не вступали.

5 декабря

Плохая погода.

АФ. Франкистская авиация решила взять реванш за неудачу 4 декабря и произвела 2 налета на аэродром Бухаралос.

В первом налете приняло участие 12 «двухмоторных бомбардировщиков» (He 111). На его отражение успели взлететь 31 И-15, которые провели безрезультатный бой. Затем появились 8 И-16, которые преследовали противника до линии фронта, но также безуспешно.

Во втором налете участвовали 18 «двухмоторных бомбардировщиков» (He 111) и 15 «мессершмиттов» из 1.J/88. С аэродрома успели подняться 19 И-15, с соседних аэродромов на помощь взлетели эскадрильи Гусева и Девотченко. Опыт, приобретенный немцами в боях на севере, не помог им и в этом бою. Так же как и в небе Астурии, немецкий пилот Хардер, верный своей тактике, увлекся индивидуальным перехватом, забыв о руководстве эскадрильей. В результате он записал себе последнюю, одиннадцатую воздушную победу в небе Испании.

Тем временем летчики его эскадрильи пытались помешать республиканским истребителям прорваться к бомбардировщикам. Хотя это им и не удалось, бомбардировщики, как и в предыдущих налетах, потерь не имели. Но было сбито два моноплана. Один *«сгорел с летчиком на респуб-*

ликанской территории». Пилот второго выпрыгнул с парашютом и попал в плен. В дневнике боевых действий сделана интересная запись: *«Наши летчики заявляют о третьем сбитом самолете, упавшем тоже на нашей территории в районе Фуэнтес (20 км южнее Куенка). Производятся поиски этого самолета»* [61].

На сегодняшний день неизвестно, кто погиб в сгоревшем моноплане. Вторым истребителем управлял Лео Зигмунд (Leo Sigmund), который был ранен и доставлен в республиканский госпиталь в Барселоне. Третий самолет найден не был. Примечательно, что комэск Хардер, озабоченный пополнением личного боевого счета, не заметил, что произошло с его летчиками. Он вспоминал, что атаковал со стороны солнца и сбил И-15, который взорвался и упал возле летного поля аэродрома Бухаралос. Затем, имея преимущество в высоте, немецкий летчик атаковал И-16 (который взорвался в воздухе и стал падать), но после этого Хардер был сам атакован 2 И-16, от которых он смог оторвался. И-15 был засчитан официальной победой. На самом деле потери в И-15 имелись только на земле, где от бомбардировки сгорело 2 самолета этого типа. Многие И-16 получили повреждения. Александр Гусев вспоминал, что 1 летчик из эскадрильи Девотченко погиб, а сам Иван Девотченко сел вынужденно.

Вероятно, произошедшее с подбитым самолетом действительно не позволяло считать, что летчик останется жив. Но Анатолий Сильверстов (а речь идет именно о нем) не только остался в живых, но и вернулся на своем самолете на аэродром. Он и Девотченко привезли в самолетах наибольшее количество пробоин.

Потери, понесенные немецкими истребителями, самым непосредственным образом сказались на их боевой активности. Высказав претензии итальянцам и националистам (мол, пока что воюем только мы — немцы), 4 немецкие истребительные эскадрильи стали летать гораздо осторожнее и в бой вступать не стремились.

3 СБ с советскими экипажами, каждый с 500-кг бомбой, летали на бомбардировку Сарагосы, где должен был проходить военный парад националистов. Однако над городом патрулировали 20 истребителей противника, и бомбардировщики не рискнули идти на цель. Один бомбардировщик освободился от своего груза в пригороде, второй над морем, а третий вернулся с бомбой на аэродром.

6 декабря

Республиканские самолеты летали на разведку, один раз И-15 взлетали на перехват по ложной тревоге.

7 декабря

25 СБ летали на бомбардировку острова Майорка. На трех машинах «сдали» двигатели, и им пришлось сбросить бомбы в море и вернуться. Остальные бомбардировщики дошли до цели, где подверглись обстрелу зенитной артиллерии и были атакованы большим числом «фиатов», которые преследовали СБ около 150 км, прекратив преследование только в 50 км от берега материка. 2 самолета из вылета не вернулись. 1 СБ был сбит в воздушном бою и упал в воду в 40—50 км от берега Испании. 2-й, управляемый летчиком-чехом, пропал без вести. Еще 1 бомбардировщик вернулся с раненым стрелком и 30 пробоинами. Экипажам СБ удалось сбить 2 истребителя, один из которых упал в море.

Звено И-16 из Реуса вылетало на перехват двух самолетов. Противника в воздухе к моменту подхода истребителей уже не было, но случайно в этом месте оказалась республиканская авиетка, которая подверглась атаке. Летчик-испанец в результате атаки звена И-16 получил ранение. А в это время 3 бомбардировщика противника отбомбились по Реусу, все бомбы упали за пределами города.

В районе Барселоны 7 И-15 с аэродрома Сабадель вылетели на перехват 3 гидросамолетов. Пока истребители безуспешно искали противника, 10 двухмоторных бомбардировщиков националистов спокойно отбомбились по Барселоне. Погибло около 50 человек, 100 — было ранено.

8 декабря

Националисты бомбили Барселону, на этот раз — 3 бомбардировщиками. Взлетевшие с аэродрома Сабадель 5 И-16 увидели только уходившие самолеты, догнать которые не смогли.

9 декабря

АФ. Для удара по наземным войскам вылетали 2 эскадрильи Р-Зет, 3 эскадрильи И-15 и эскадрилья И-16. После взлета с аэродрома Бухаралос загорелся И-15 летчика Петра Иванова, который получил тяжелые ожоги и покинул самолет на парашюте.

Звено И-16 летало на разведку.

4 И-16 с аэродрома Реус перехватили 2 гидросамолета, *«но вследствие отказа пулеметов вынуждены были произвести посадку, не закончив боя».* На самом деле по 1—2 пулемету отказали на трех истребителях, на четвертом самолете с оружием в этом вылете все было в порядке, но, учитывая отказ всех пулеметов в предыдущем вылете, и этот летчик не рискнул идти в атаку. Гидросамолеты безнаказанно с высоты 100—500 м обстреляли все движущееся на дорогах в этом районе и спокойно ушли.

10 декабря

АФ. Произошел воздушный бой над аэродромами Бухаралос и Кандасном, расположенным в 18 км от первого. В бою участвовало 40 республиканских истребителей, со стороны противника — 25 бомбардировщиков, 40 «фиатов» из VI итальянкой группы и «мессершмитты». Налет франкистов не стал неожиданностью для республиканцев. Мало того, специально для немцев был приготовлен «приятный» сюрприз в виде «высотных чистильщиков». «Сюрприз» заключался в следующем: в каждой советской эскадрилье И-16 было сформировано звено четырехсамолетного состава из наиболее выносливых и способных летчиков. Это звено занимало позицию выше всех других самолетов, в том числе и «мессершмиттов». Такая тактика оправдала себя. Хардер вспоминал, что он с 15 Bf 109, подлетев к району боя, увидел над собой И-16 и, не придумав ничего лучшего, просто удалился со своей эскадрильей с места воздушного боя. Итальянцам пришлось сражаться одним. Несмотря на огромное количество заявленных итальянцами побед — 14, им не удалось сдержать истребители, рвавшиеся к бомбардировщикам. Республиканские истребители полностью сорвали бомбардировку и сбили 2 бомбардировщика. Эти самолеты сгорели, из членов экипажей попал «в плен 1 немец, остальные 9 погибли»*. К сбитым бомбардировщикам республиканцы добавили 2 «фиата». Пилот одного из них, Витторио Барберис (Vittorio Barberis), погиб. В документах упоминается перехват радиодонесения противника, в котором говорится о 3 сбитых «фиатах».

Не обошлось без потерь и у республиканцев. Не повезло Михаилу Котыхову. Котыхов, несмотря на его просьбы, так и не попал в эскадрилью И-16, к командиру отряда своей 12-й иаэ ЛВО Григорию Плещенко. В этом бою И-15 Котыхова был сбит, он покинул горящую машину на парашюте и был расстрелян в воздухе. Получил ранение двумя пулями навылет и Вячеслав Попов. Многие другие летчики вернулись на поврежденных машинах.

* В иностранных источниках указываются имена 5 погибших немецких авиаторов — Ф. К.Бойке (F. K. Beucke), Х. Кляйн (H. Klein), А. Бергманн. Bergmann), Ф. Брюл (F. Brul) и А. Элен (A. Ehlen). При этом утверждается, что He 111 был потерян случайно — в него попала бомба летевшего выше самолета. Интересно, что эту же версию высказал и экипаж другого He 111, попавшего в плен неделей позже.

11 декабря

АФ. 19 СБ взлетело для бомбардировки узла дорог в районе Калатаюда. Сразу после взлета один бомбардировщик «спланировал в лес» — летчик-испанец забыл открыть кран бензобаков. У другого самолета отказал двигатель, и летчик сел вынужденно на своей территории. Командир группы при полете на большой высоте потерял сознание и очнулся, когда его самолет был уже западнее Сарагосы. Бомбы пришлось сбросить в этом районе. Остальные бомбардировщики, лишившись ведущего, разбрелись и сбросили бомбы где придется: часть — на какие-то военные объекты в районе Кариньена, часть — просто на территории противника, а остальные — в море. Во время этих «блужданий» в воздухе были замечены 5 «фиатов» и 3 монопланa. «Фиатами» 1 бомбардировщик с испанским экипажем был сбит и упал в районе Бельчите.

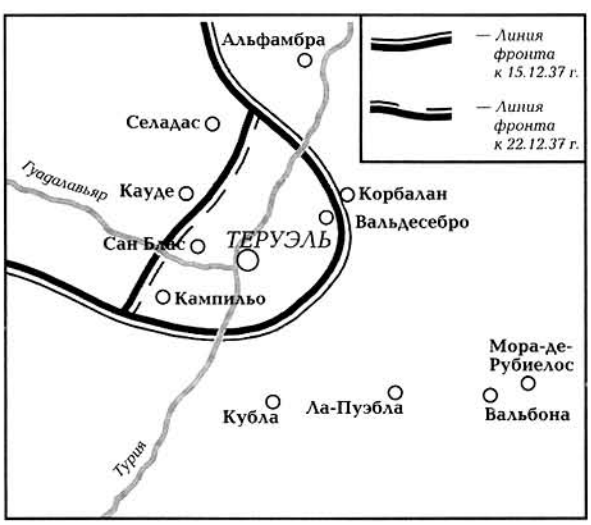
12—14 декабря

Республиканская авиация скрытно перебазировалась на аэродромы вблизи Теруэля. И хотя встреч с противником отмечено не было, 1 самолет и 1 пилот были потеряны. 12 декабря летчик Хаиме Перес Чульви (Jaime Perez Chulvi) из 1-й эскадрильи И-16, охранявшей порт Аликанте, по ошибке атаковал пассажирский Ju 52*. Спикировав с большой высоты, летчик не смог вывести самолет из пике и врезался в землю.

* Как ни странно, воздушное пассажирское сообщение с Мадридом осуществлялось на протяжении всей войну, в том числе и самолетами Ju 52 авиакомпании Lufthansa.

17. СРАЖЕНИЕ ЗА ТЕРУЭЛЬ

Республиканское командование, зная о готовившемся наступлении Франко на Мадрид, решило перехватить инициативу и спланировало очередное наступление, призванное не только овладеть городом Теруэлем в провинции Арагона, но и полностью срезать теруэльский выступ (см. карту). Ударная группировка республиканцев состояла из 3 армейских корпусов (XVII, XX и XXII корпуса, всего 6 пехотных дивизий), которые удалось скрытно перебросить в район операции. Планом операции предусматривалось нанесение нескольких сходящихся ударов, разгром попавшего в окружение противника, захват Теруэля. Наступление началось ночью 15 декабря и явилось неожиданностью для противника. 16 декабря наступавшие части соединились, образовав тем самым новую линию фронта. В ночь с 17-го на 18-е при свете четырех 150-см зенитных прожекторов республиканцы атаковали позиции противника, окруженного в Теруэле и на высоте Санта-Барбара, началась осада города, гарнизон которого насчитывал около 4 тысяч человек.



Франко не смирился с угрозой потери города и, перебросив из-под Мадрида подкрепление, 29 декабря начал атаки позиций республиканцев. Сильная оборона республиканцев, плохая погода и страшные (по испанским меркам) морозы до минус 18°С сдерживали продвижение противника. Но 31 декабря передовые части франкистов

сумели приблизиться к окраинам Теруэля. Части 40-й пехотной дивизии республиканцев, узнав о приближении националистов, в панике бежали. Катастрофу предотвратили республиканские танки, экипажи которых состояли из советских танкистов, а также русских эмигрантов из Франции (в основном парижских таксистов). В течение нескольких часов танкисты удерживали подступы к городу. К утру 1 января 1938 г. большая часть 40-й дивизии вернулась на свои позиции. 8 января франкистский гарнизон в Теруэле капитулировал. Тем временем националисты продолжали наступление. 5 февраля 1938 г. им удалось прорвать оборону республиканцев, и под угрозой окружения республиканские части вынуждены были начать отход. 22 февраля мятежники вновь овладели Теруэлем.

В сражении под Теруэлем приняла участие большая часть (если не вся) боеспособной республиканской авиации, но точных данных по ее составу, к сожалению, нет.

В канун нового, 1938 года в Испанию прибыла очередная группа советских летчиков-истребителей.

Таблица 36

Состав группы советских летчиков-истребителей, прибывших в Испанию в декабре 1937 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Ст. л-т Арады Б. И.	И/л 70 оиао аб ВВА	25.04.38 г.	По ранению
2	Ст-на Багров В. В.	Л-к 3 иаэ КБФ	15.06.38 г.	
3	Ст-на Белов А. И.	Л-к 3 иаэ КБФ	13.07.38 г.	По ранению
4	Л-т Горшков И. А.	К/з 6 иаэ 116 иаб БВО	25.04.38 г.	
5	Л-т Грибанов П. Г.	К/з 6 иаэ 116 иаб БВО	02.03.38 г.	
6	Л-т Денисов А. А.	К/з 3 иаэ КБФ	24.04.38 г.	По ранению
7	Л-т Костанди Н. И.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	01.05.38 г.	
8	М-р Котров В. П.	К-р 119 иаэ ЗакВО	26.10.38 г.	
9	К-н Лисин В. Т.	Ф/ш 83 иаб БВО	10.06.38 г.	
10	Ст-на Никитин Н. М.	Л-к 3 иаэ КБФ	10.06.38 г.	
11	Ст. л-т Осипенко А. С.	К/о 40 иаэ 83 иаб БВО	28.06.38 г.	
12	Л-т Осипов А. А.	К/з 6 иаэ 116 иаб БВО	01.05.38 г.	
13	М-р Павлов Е. Д.	К-р 33 иаэ БВО	01.04.38 г.	По состоянию здоровья
14	Л-т Плясов С. Х.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	
15	Л-т Преснухин В. К.	К/о 3 иаэ КБФ	15.04.38 г.	
16	Л-т Свиридов А. К.	К/з 3 иаэ КБФ	10.06.38 г.	
17	Л-т Семенов А. Ф.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	15.08.38 г.	По ранению
18	Ст. л-т Сухорученко Ф. А.	К/з 41 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	
19	Л-т Сухорябов В. В.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	
20	Л-т Тахтаров Б. А.	С/л 3 иаэ КБФ	15.04.38 г.	По ранению
21	Л-т Трошкин В. С.	С/л 3 иаэ КБФ		Погиб в в/б 21.02.38 г.
22	Л-т Шубиков А. В.	М/л 3 иаэ КБФ	10.06.38 г.	
23	Ст. л-т Ярошенко Я. С.	К/о 6 иаэ 116 иаб БВО		Погиб в в/б 20.01.38 г.

Летчики Лисин, Плясов, Семенов, Сухорученко и Сухорябов пополнили эскадрилью Александра Гусева. Позднее эту эскадрилью возглавил Василий Лисин.

9 летчиков из КБФ сменили летный состав эскадрильи Плещенко, которую возглавил Иван Девотченко, а позднее — Тимофей Вихров.

Пилоты Осипенко, Арады, Горшков, Костанди и Осипов были направлены в 1-ю эскадрилью И-15, которую возглавил Осипенко, сменив на этом посту Никиту Сюсюкалова.

Василий Котров был назначен командиром группы И-15.

Точно определить подразделения, в которые были направлены остальные летчики, в настоящее время затруднительно.

15 декабря

АФ. Р-Зет под прикрытием И-15 нанесли два удара по наземным войскам. В первом вылете приняло участие 35, во втором — 36 «Наташ». Ударные группы в каждом вылете прикрывали 27 истребителей. В воздухе загорелся И-15 испанца Энрике Хорне Орса (Enrique Jornet Ors). Летчик погиб вместе с самолетом. Еще 1 И-15 скапотировал при посадке, самолет отправлен в ремонт. Все потери были объявлены как небоевые.

6 И-16 летали на разведку. Противник в воздухе активности не проявлял.

16 декабря

АФ. 9 Р-Зет под прикрытием 8 И-16 в 8.00, 18 Р-Зет под прикрытием 17 И-15 в 10.00, а также 11 И-16 и 16 И-15 в 16.00 нанесли удар по наземным войскам. 9 «Наташ», вылетевших позже, вернулись из-за ухудшения погоды.

Противник в воздухе активности не проявлял.

17 декабря

АФ. Плохая погода. 24 И-15 взлетали на перехват бомбардировщиков. Но только шестеро из них смогли увидеть 4 He 111, которые скрылись в облаках.

Истребители противника, также находившиеся в этом районе, внезапно атаковали и повредили самолет командира эскадрильи И-15, но он сумел благополучно вернуться.

Огнем зенитных батарей был сбит He 111, который упал на своей территории в районе Кампильо. Еще 1 He 111, совершавший перелет из Леона в Эль-Бурго-де-Осма, сел вынужденно на республиканской территории в районе Ольмеды. Экипаж, поняв свою ошибку, попытался сжечь самолет, но горючее было выработано полностью, и уничтожить самолет не удалось. Трое суток немцы пробирались к линии фронта, в 5 км от которой их и задержали. В плен попали 4 немцев, в архиве сохранились копии протоколов допроса троих из них: пилота Ганса Карденского, штурмана Хоаннеса Лоренса и стрелка Ганса Мейера [68]*. Формулировка — «давал малозначащие и ложные показания» — в полной мере относится и к этому случаю. Примечательна, например, информация пилота о том, что его He 111 на высоте 5 тысяч м разгоняется до 600 км/час, а на 6 тысяч м — еще больше, *«только газ не надо полностью давать»*. Однако и без правдивой информации экипажа этот He 111 представлял большой интерес — этот бомбардировщик, как и захваченный ранее Bf 109, был отправлен в СССР.

ЦФ. 3 И-16 летали на разведку и 1 истребитель — на перехват разведчика, которому с поврежденным двигателем удалось уйти.

По иностранным сведениям, в этот день в воздушном бою был сбит He 70 из 7-G 14.

* В иностранных источниках имена членов экипажа не указываются, поэтому они даются только в русской транскрипции.

18 декабря

АФ. Плохая погода. 36 Р-Зет под прикрытием 34 истребителей нанесли удар по противнику. При посадке на аэродроме 2 И-15 при сильном порывистом ветре потерпели аварии, летчики не пострадали.

13 СБ, вылетевшие на бомбардировку франкистов, видели 20 истребителей противника, которые попыток атаковать не предпринимали.

ЮФ. 3 И-16 летали на разведку.

19 декабря

АФ. 36 Р-Зет два раза под прикрытием соответственно 50 и 39 истребителей, а также 43 истребителя нанесли удар по наземным войскам. В районе Теруэля огнем зенитной артиллерии был сбит 1 Р-Зет из 1-й эскадрильи. Падая, он задел другой самолет своей эскадрильи, оба самолета упали на территории противника. Погибли Гомес Паласон Аркимедес, Томас Орте Альваро, Эстебан Гриньян Гомес и Хосе Майораль Мора.

11 СБ не смогли выполнить задание по бомбардировке войск восточнее Хадрака. На пути к цели СБ встретили 20 «фиатов». «Катюши» были вынуждены лечь на обратный курс, 6 истребителей еще долго их преследовали. Все бомбардировщики вернулись на свой аэродром.

ЮФ. 6 И-16 летали на разведку.

20 декабря

АФ. Погода начала портиться, но 27 Р-Зет под прикрытием 34 истребителей, а также 43 истребителя успели без потерь нанести удар по наземным войскам. 6 И-16 летали на разведку. Батареи ПВО подбили 1 «фиат».

Противник в воздухе активности не проявлял.

21 декабря

АФ. Плохая погода. 26 республиканских истребителей без потерь нанесли удар по наземным войскам. Противник успешно бомбил ж.-д. станцию Кастельон, уничтожив на ней 6 вагонов с боеприпасами и несколько грузовиков.

22 декабря

АФ. Плохая погода. 18 И-16 штурмовали противника, и 5 И-16 летали на разведку. Потерь не было.

23 декабря

АФ. Плохая погода.16 И-15 и 10 И-16 нанесли удар по наземным войскам. 8 И-15 вылетали на перехват, но противника не встретили.

На побережье звено И-16 перехватило 2 гидросамолета. Один из них, получив повреждения, сел на воду и был уничтожен. Самолет, как сказано в документах, погиб вместе с экипажем.

24 декабря

АФ. 24 И-15 и 16 И-16 вылетали на перехват, но противник бомбил из-за облаков, и найти его не удалось.

ЦФ. 3 И-16 летали на разведку.

25 декабря

АФ. 7 И-15 и 11 И-16, а позже 16 И-15 и 8 И-16 вылетали на перехват, но противника не встретили.

Испанский летчик на взлете разбил свой И-15.

26 декабря

АФ. 18 Р-Зет под прикрытием 27 истребителей нанесли удар по наземным войскам.

19 и позже 26 истребителей вылетали на перехват, но противника не встретили.

На приморском аэродроме Сагунто на взлете произошла катастрофа самолета с испанским летчиком.

Многочисленные бесплодные попытки перехвата были кем-то в руководстве ВВС проанализированы: *«Безрезультативность вылетов истребителей против бомбардировщиков объясняется слабой работой службы ВНОС, а также и тем, что бомбардировщики* (противника. — *Примеч. авт.) производили налеты на расстоянии не далее 20 км от линии фронта, подходя на большой высоте. Все их налеты были безрезультатны»* [61].

27 декабря

АФ. 9 И-15 и 16 И-16 дважды вылетали на перехват, но противника не встретили.

9 И-16 летали на разведку. 4 И-16, видимо также вылетев на разведку, провели безрезультатный воздушный бой с «мессершмиттами».

28 декабря

АФ. Республиканские самолеты сделали 2 групповых вылета для удара по наземным войскам. В первом участвовали 18 Р-Зет, 16 И-16 и 9 И-15. Из-за плохой погоды одна эскадрилья «Наташ» потеряла ориентировку и сбросила часть бомб на свои войска.

Во втором вылете участвовали только истребители — 25 И-16 и 9 И-15. У линии фронта они встретились с 22 бомбардировщиками и 15 «фиатами» из националистской группы 2-G-3. Произошел воздушный бой. Сначала республиканцы атаковали бомбардировщики, которые быстро ушли, после этого разгорелась схватка между истребителями. 1 И-15 был сбит. Летчик-испанец к-н Хосе Мариа Кампоамор Пелаэс (Jose Maria Campoamor Pelaez) погиб. Потери противника, по республиканским данным, составили 4 «фиата», 1 из которых упал на республиканской территории. По иностранным данным, это был «фиат» № 3-87, пилотировавший его Антонио Лопес Серт (Antonio Lopez Sert) погиб.

Националисты заявили о 4 сбитых И-15 и 1 И-16.

Огнем зенитной артиллерии в районе Тортадоха был сбит франкистский двухмоторный бомбардировщик, его экипаж попал в плен. Судя по тому, что количество всех вылетов противника сходится с количеством самолетов, участвовавших в бою, франкистский бомбардировщик входил в состав вышеуказанной группы.

29 декабря

АФ. Стремясь оказать помощь осажденному гарнизону Теруэля, франкисты предприняли мощные атаки на сухопутном фронте. Над местами боев наземных войск начали разгораться жаркие воздушные бои.

Вылетевшие по тревоге 32 республиканских истребителя встретились наконец-то с 12 бомбардировщиками, 1 из которых был сбит.

6 И-16 летали на разведку, 5 И-15 и 20 И-16 нанесли удар по наземным войскам.

В этот день было отмечено применение националистами нового истребителя: *«Замечено появление нового типа самолета «Фиат», самолет меньше по габариту, имеет воздушное охлаждение, лучшую маневренность и большую скорость»* [61]. Вероятно, речь идет о Romeo Ro.41, который подпадает под приведенное описание с единственным исключением, что на нем стоял более слабый двигатель, чем у Fiat CR.32, и летал он не быстрее, а медленнее. Самолет этот, по западным данным, прибыл в Испанию летом 1937 г. в количестве 28 экземпляров (часть из них — двухместные) и использовался, за исключением короткого времени, для прикрытия Севильи (которая находилась достаточно далеко в тылу), для подготовки летчиков-националистов. В целом, как боевой самолет, в сравнении с CR.32 «ромео» оценивался невысоко. Учитывая все это, достаточно сложно прокомментировать вышеприведенное сообщение о появлении «нового» истребителя.

30 декабря

АФ. Произошло 2 ожесточенных воздушных боя. Утром 24 истребителя республиканцев, прикрывавшие 17 Р-Зет, встретились с 25 «фиатами» и 10 «мессершмиттами». В бою, продолжавшемся четверть часа, погиб л-т Александр Сумарев, его И-16 упал на республиканской территории. Летчики Александр Гусев и Алексей Ильин получили ранения. Обоим удалось благополучно долететь и сесть на своем аэродроме. 1 И-15 загорелся, но сумел произвести посадку и на земле был потушен. Пилот-испанец, по отечественным данным, сломал ногу.

В дневном вылете 15 СБ, 17 Р-Зет и 24 И-16 встречи с противником не было.

Второй бой состоялся вечером, когда вылетевшие на перехват 25 республиканских истребителей встретились с 20 «мессершмиттами» и неизвестным числом бомбардировщиков и «фиатов». В бою погиб л-т Виктор Скляров. Он покинул свой И-16, но парашют не раскрылся. Не долетел до своего аэродрома и Константин Доброницкий. На его И-16 сдал мотор, и летчику пришлось садиться вынужденно. На пробеге самолет врезался в каменный забор, летчика выбросило из кабины, он получил тяжелые ранения и 23 дня находился без сознания.

Немцы из 1.J/88 в этот день заявили о 2 сбитых И-15 и 1 И-16, националисты из 2-G-3 — о 4 И-16.

Республиканские летчики заявили о 3 сбитых «фиатах», 1 Bf 109 и 1 подбитом He 111, который ушел на одном моторе.

31 декабря

«Низкая облачность и плохая видимость», республиканская авиация не летала.

Противник небольшим числом истребителей обстреливал республиканские части на теруэльском направлении и 6 самолетами бомбил из-за облаков.

ЯНВАРЬ 1938 г.

В начале 1938 г. авиация националистов стала все более явно демонстрировать свой большой потенциал. Если республиканская авиация достигла рекордного числа боевых вылетов за один день (367 самолето-вылетов) 12 октября 1937 г., то в течение 1938 г. эта цифра редко превышала 200. У националистов, напротив, отмечалась тенденция к росту числа самолето-вылетов за один день. 17 января 1938 г., например, было зафиксировано 516 самолето-пролетов. Но и это число не было предельным. В отдельные дни 1938 г. количество зафиксированных самолето-пролетов ВВС националистов превышало 600. Число франкистских самолетов увеличивалось, а их качество становилось лучше.

В республиканской авиации наблюдалась противоположная тенденция. Последние поставки самолетов из СССР имели место в августе 1937 г., и к началу года 1938-го ресурс моторов большинства машин был уже выработан. Многие республиканские самолеты были небоеготовы. *«Истребительная группа республиканской авиации малочисленна и не может воспрепятствовать налетам авиации мятежников на тылы республиканской Испании»*, — отмечалось в дневнике боевых действий от 22 января 1938 г.

Немецкие и итальянские летчики, воевавшие на стороне генерала Франко, были опытными, кадровыми пилотами, среди испанцев-националистов также было немало опытных, с довоенным стажем пилотов. Республиканцы еще будут одерживать победы в боях, но стратегически война бы-

ла ими уже проиграна. Только плохая погода могла выравнивать положение в воздушной войне. В такой ситуации можно удивляться стойкости республиканских наземных частей, выдерживавших обстрелы артиллерии и мощные удары авиации противника.

Таблица 37

Численность и состояние советских самолетов в составе республиканских ВВС в период с октября 1936 г. на 1 января 1938 г. [25]

	СБ	И-15	И-16	ССС	Р-Зет	Всего
В строю	18	32	70	13	55	192*
В ремонте	13	5	11	–	4	33
Потери:						
в возд. бою	17	43	35	4	17	116
огнем с земли	3	–	–	4	3	10
бомбардировкой	2	19	3	1	1	26
аварии и катастрофы	6	25	13	2	13	59
сели на вражеской территории	2	3	–	–	–	5
по другим причинам	–	19	23	7	–	49
Всего потерь	30	109	74	18	34	265
Всего было поставлено из СССР и поступило новых с испанских заводов**	61	146	155	31	93	490**

* В т.ч. 4 УТИ-4.

** Производство новых самолетов относится только к И-15.

1 января 1938 г.

Республиканская авиация из-за плохой погоды не летала.

АФ. 5 He 51 обстреливали наземные войска республиканцев. 1 самолет, «не рассчитав снижения на пикировании, врезался в гору и совершенно разбился». Пилот J/88 Хайнц Рунце (Heinz Runze) погиб.

ЗА обстреляла группу из 18 Romeo Ro.37 и 17 «фиатов». 1 «фиат» был сбит и, по докладу наземных частей, упал на территории противника.

2 января

Республиканская авиация из-за плохой погоды не летала.

АФ. 11-я республиканская пехотная дивизия от воздушных ударов потеряла до 300 человек убитыми и ранеными. Потери националистов оказались незначительными. Ружейно-пулеметным огнем было сбито 2 самолета. Оба летчика-испанца — «Хозе Мигее Кареага» и «Луис Паласио Вега» — попали в плен, в архиве сохранились краткие записи их допросов. По иностранным данным, националисты в этот день потеряли 1 «фиат» № 3-77 из группы 2-G-3, пилот которого Хосе Мария Карэага Уригэн (Jose Maria Careaga Uriguen), был сбит и попал в плен. «Луис Паласио Вега»*** летал на He 51 в группе 1-G-2.

Согласно документам, батареи № 14 и 522 ПВО также претендуют на сбитые самолеты. Возможно, речь идет о двух вышеуказанных победах. Согласно данным зенитчиков, победы были одержаны во время налета 9 «ромео» и 13 «фиатов». Сбитые самолеты, по докладу наземных частей, упали на территории противника.

*** По западным данным, Л. Паласиос Вега (L. Palacios Vega) был сбит и погиб 15.01.38 г. или 15.02.38 г.

3 января

Республиканская авиация перебазировалась на аэродромы, пригодные для работы, и выполняла тренировочные полеты, боевых вылетов не было.

АФ. Противник подверг бомбардировке зенитные батареи № 13 и 14*. В результате удара батарея № 13 понесла значительные потери, была выведена с фронта и заменена батареей № 16.

В 14.33 над республиканскими войсками появилась группа из 10 «ромео» и 15 истребителей. 6 истребителей из состава этой группы три раза атаковали 519-ю зенитную батарею. 1 истребитель был сбит и упал в 50 м от позиций зенитчиков. *«Летчик убит. Самолет моноплан с мотором «BMW», немецкого производства. До этого этот тип истребителя у белых не появлялся»* [65]**. В дневнике боевых действий авиации эта информация не нашла отражения, в иностранных источниках этот эпизод также не комментируется.

На аэродроме Ла-Сения на земле столкнулись 2 И-16. Летчики Вячеслав Преснухин и Виктор Трошкин отделались ушибами. В районе Сагунто в воздухе у И-15 остановился мотор. Произошла авария, летчик остался невредим, подробности не приводятся.

* В каждой батарее по четыре 7,62-мм советской пушке образца 1931 г. и одному 20-мм «эрликону».

** Автору неизвестен немецкий истребитель-моноплан с двигателем BMW. Маловероятно и то, что немцы сопровождали «ромео». Поэтому установить тип данного самолета пока не представляется возможным.

4 января

АФ. Произошел воздушный бой. Над линией фронта в районе Теруэля встретились две эскадрильи Р-Зет (16 машин), 15 И-16 и 13 И-15 с «фиатами» и Не 111. Франкистские бомбардировщики и одна эскадрилья Р-Зет вернулись, не выполнив задачи. Между оставшимися самолетами произошла ожесточенная схватка. 1 «Наташа» была сбита, ее экипаж спасся на парашютах. Еще 1 Р-Зет получил серьезные повреждения и скапотировал при посадке, стрелок был убит. Был сбит Иосиф Капустин на И-15, летчик остался жив. Получил повреждения И-16 Сергея Зубарева, при посадке на аэродроме Монторо его самолет скапотировал.

Противнику, по документам, удалось «легко отделаться» — было сбито лишь 2 «фиата», один из которых упал на республиканской территории.

При перебазировании 21 СБ на аэродромы Реус и Ла-Сения в районе Манисес 1 СБ вышел из облаков в «ненормальном» положении и разбился, весь испанский экипаж погиб.

Всего республиканская авиация произвела за день 100 самолето-вылетов.

5 января

АФ. 26 Р-Зет под прикрытием 26 истребителей два раза бомбили наземные войска в районе Сан-Бласа. Во время первого вылета встреч с противником не было. Во время второго — группе республиканских самолетов пришлось вести бой с «фиатами» и «мессершмиттами». В бою погиб л-т Алексей Лоскутов. Кто сбил его И-15 — неизвестно. Возможно, что немецкий летчик Престел (Prestel) из 1.J/88, а возможно и кто-то из пилотов-националистов. Стрелки Р-Зет заявили об 1 сбитом «фиате», пилот которого выпрыгнул с парашютом и опустился на свою территорию. Республиканские истребители претендуют на победы над 3 «фиатами» и 1 Bf 109. Известно, что вынужденную посадку на своем аэродроме произвел Хорхе Мунтадас Кларамунт*** (Jorge Muntadas Claramunt) из 2-G-3.

*** К тому времени имел на своем счету 5 побед.

6 января

АФ. 19 И-16 и 14 И-15, вылетавшие на прикрытие наземных войск, провели бой с 30 Не 111, прикрытыми 20 «фиатами» и 12 «мессершмиттами». 1 «фиат» был подбит, 1 бомбардировщик также был подбит и «ушел с резким снижением». Националистами в этом бою было заявлено о 2 сбитых И-15.

Произошла еще одна встреча в воздухе между 17 СБ, 18 И-16 и 12 «фиатами», 20 Bf 109, но противник в воздушный бой не вступил.

Вылеты 30 Р-Зет под прикрытием 19 И-16 и 16 И-15, а также 3 СБ на бомбардировку и 3 И-16 на разведку прошли без встреч с противником.

7 января

АФ. 32 Р-Зет под прикрытием истребителей нанесли удар по наземным войскам. Огнем зенитной артиллерии было сбито 2 Р-Зет. 3 членам экипажа удалось спастись на парашютах, 1 погиб. 18 СБ, под прикрытием 17 И-16, на аэродроме Каламоча повредили 5 He 51, из них 2 — серьезно, 1 «Катюша» вернулась поврежденной огнем зенитной артиллерии.

38 истребителей прикрывали наземные войска.

8 января

АФ. Туман, низкая облачность. 14 И-15 под прикрытием 13 И-16 штурмовали наземные войска. Все И-15 получили множественные пулевые пробоины, но сбитых не было. При посадке на аэродроме Саррион скапотировал поврежденный самолет командира испанской эскадрильи И-15.

9 января

Республиканская авиация из-за плохой погоды не летала.

10 января

АФ. 8 И-15 и 8 И-16 штурмовали наземные войска.

11 января

АФ. Республиканская авиация произвела 68 боевых вылетов истребителями и 1 групповой вылет СБ.

6 И-16 и 3 И-15 вылетали на перехват 6 бомбардировщиков, но встречи не было. Все остальные вылеты на прикрытие и разведку также не сопровождались боями.

На взлете разрушилось колесо И-16*, которым управлял Александр Семенов. Самолет был разбит полностью, летчик чудом остался жив, но получил серьезные ранения. В Испании в боевых действиях участия больше не принимал.

* По другим данным — на взлете зацепил дерево или сдал мотор.

12 января

АФ. Две группы СБ в составе 9 и 5 машин бомбили аэродром Каламоча. В последнем вылете 1 бомбардировщик был поврежден *«монопланом с низко расположенными крыльями и радиальным мотором (такой самолет появился впервые)»*, стрелок, как сказано в документах, сбил его. Скорее всего, это был Breda Ba.65. Возможно также, что это была неудачная атака командира 1.J/88 Вольфганга Шеллмана (Wolfgang Schellman), который в декабре сменил на этой должности Хардера. В любом случае противник, получив повреждения от огня стрелка СБ (на самолете Шеллмана обнаружили 7 пробоин), вынужден был прекратить преследование. СБ с поврежденным винтом, пробитыми бензо- и маслобаками вернулся на аэродром.

4 СБ с испанскими экипажами бомбили Каминреаль, где были обстреляны огнем зенитной артиллерии и атакованы 6 «мессершмиттами». Истребители не отставали от бомбардировщиков, пока 1 СБ, объятый пламенем, не упал на республиканской территории в районе Москеруэла (более 50 км от линии фронта). Немецкие пилоты считают, что им удалось сбить 2 бомбардировщика.

1 СБ вылетал на фотографирование шоссе Камиреаль — Монтальбан. С этого задания он не вернулся. В документах сделано предположение, что экипаж перелетел к противнику. Позже была сделана запись, что этот самолет сел вынужденно на территории противника в 50 км западнее Сарагосы из-за отсутствия бензина. В ходе войны противнику действительно достался 1 СБ, однако время и обстоятельства этого автору неизвестны.

Во время тренировочного полета у И-16 *«отвалились крылья»*. Летчик-испанец погиб.

13 января

АФ. Низкая облачность, туман. И-16 сделали 16 самолето-вылетов на разведку.

На побережье 9 республиканских истребителей вылетали на перехват бомбардировщиков в районе Реуса. Встречи не было. 2 Vickers Vildebeest прикрывали пароходы. 1 «потез» вылетал по тревоге в район острова Колумбретес против вражеской подводной лодки. Экипаж обнаружил и бомбил субмарину, которая, вероятно, получила повреждения.

14 января

3 И-16 летали на разведку. 2 «уайлдбиста» и 1 «потез» республиканцев во время прикрытия пароходов обнаружили и бомбили подводную лодку.

15 января

Три раза звено бомбардировщиков франкистов бомбило Барселону. Истребители, каждый раз взлетавшие с аэродрома Сабадель, перехватить противника не сумели — отбомбившись, тот успевал уйти. Во время очередного вылета истребители смогли «отыграться» на обнаруженном в районе Реуса гидросамолете противника. Его сбили, остатки машины с мертвым экипажем были выброшены на берег.

В дневнике боевых действий приведены сведения об авиации противника — 70 He 111, 20 Ju 52, 20 «ромео», 10 Ju 86, 10 Savoia SM.81, 10 «гидро», 80 (из них 40 с воздушным охлаждением) «фиатов», 40 Bf 109 и 10 He 51. Перечень далеко не полный, но относительно числа самолетов противника достаточно верный: *«Превосходство (численное) авиации мятежников над республиканской авиацией не менее чем в три раза. В силу этого республиканская авиация не может противостоять всем налетам авиации мятежников, охраняя только береговые объекты»* [70]. В последующие дни, когда погода это позволила, франкистская авиация продемонстрировала свою силу.

16 января

АФ. 9 «фиатов» с высоты 800—850 м обстреляли позиции республиканских частей. Батареи ПВО № 16 и № 17 выпустили 139 снарядов и наблюдали падение 1 истребителя, который был найден на следующий день на республиканской территории.

3 республиканских истребителя летали на разведку. Р-5 ССС выполнили 4 вылета на ночную бомбардировку города и станции Кариньена, сбросив 120 бомб.

На побережье 9 И-16 и 6 И-15 вылетали на перехват 3 бомбардировщиков в районе Валенсии. Эти самолеты не были допущены к городу и ушли, а тем временем 3 других бомбардировщика смогли беспрепятственно отбомбиться.

3 И-16 вылетали на перехват на другом участке побережья в районе Кастельон-де-ла-Планы, противника встретить не удалось.

17 января

АФ. В этот день произошло три встречи противников в воздухе. В первой из них два звена И-16, вылетавшие на разведку в район Альто-де-лас-Селадаса, встретили 12 бомбардировщиков и 25 истребителей противника. От воздушного боя республиканские летчики уклонились и вернулись назад, не выполнив задания.

Через час два звена И-16 повторно вылетели в тот же район на разведку и встретили 6 двухмоторных бомбардировщиков. Боя, вероятно, не произошло, истребители продолжили полет для выполнения основного задания.

Только третья встреча закончилась воздушным боем. 32 И-15 и 8 И-16 вылетели для атаки наземных частей противника под Теруэлем. Во время штурмовки появились 15 Не 111 и 40 «фиатов». 2 И-15 было сбито, советские летчики выпрыгнули с парашютами. Александр Осипов, сбитый истребителями, опустился на республиканской территории. Евгений Степанов, сбитый зенитками, приземлился в расположении националистов*.

Еще 1 И-15 был потерян во время тарана. Ромуло Негрин Михайлов (Romulo Negrin Mijailov), сын премьер-министра Испании, уничтожил «фиат», а сам сумел спастись на парашюте. Бой продолжался до полной выработки горючего республиканцами, и 2 И-15 при посадке с остановившимися моторами скапотировали на аэродроме.

Немалые потери понес и противник. Нашими летчиками было заявлено о 4 сбитых «фиатах» и 1 бомбардировщике, еще 2 «фиата» были подбиты. Итальянцы потеряли в этом бою 2 пилотов-истребителей погибшими — Бруно Чесана (Bruno Cesana) и Анджело Боэтти (Angelo Boetti). У националистов 1 пилот — Педро Гиль Эскосин (Pedro Gil Escosin) — выпрыгнул с парашютом. У немцев был убит 1 из членов экипажа Не 111 — Т. Мартнер (T. Martner). Итальянцы и националисты заявили о 10 сбитых республиканских самолетах.

Р-5 ССС выполнили 5 вылетов на ночную бомбардировку войск противника в районе Сарагосы.

* После экзекуции, устроенной марокканцами, Степанова отправили в тыл. А дальше все происходило по отработанной уже схеме: суд, смертный приговор и спустя несколько месяцев обмен на пленного немецкого пилота.

Таблица 38

Количество самолетов республиканских ВВС на 17 января 1938 г. [21]

	И-16	И-15	СБ	Р-Зет	ССС	Устаревшие
В строю	49	48	21	35	9	19
В полевом ремонте	12	7	6	4	—	—
В заводском ремонте	23	6	6	13	8	7
Всего	84	61	33	52	17	26

18 января

АФ. Р-Зет под прикрытием истребителей наносили удары по противнику. Первый вылет (17 Р-Зет, 17 И-15, 9 И-16) прошел без потерь. Во втором вылете произошла встреча с «мессершмиттами». 16 И-15 остались охранять непосредственно 17 Р-Зет, а 21 И-16 заняли верхний эшелон. Все время, пока Р-Зет под прикрытием И-15 «работали» по позициям противника, выше барражировали самолеты из 1.J/88. Немецкая эскадрилья выжидала удобного момента для атаки и начала ее, когда штурмовка подходила к концу. Шеллман во главе пятерки «мессершмиттов» атаковал эска-

дрилью И-16. Обстреляв республиканские истребители, противник стал отходить. 1 «мессершмитт» удалось сбить, самолет загорелся и упал на землю. Погиб летчик Герхард Кляйн (Gerhard Klein)*.

Немцы заявили о двух победах. В действительности был сбит только 1 И-16. Иван Соколов, пилотировавший эту машину, был тяжело ранен, истребитель загорелся и стал падать. Летчик сумел сбить пламя, выровнять машину и направить ее к аэродрому. Однако силы Соколова иссякли, на маршруте самолет потерял управление и разбился на республиканской территории.

На побережье два звена И-16 вылетали на перехват бомбардировщиков в районе Валенсии.

* По западным данным, Кляйн летал на He 51 и был сбит зенитным огнем.

19 января

АФ. 15 Р-Зет, 29 И-16 и 20 И-15 вылетали для удара по наземным войскам, но из-за плохой погоды вынуждены были вернуться. Истребители производили перебазирование.

В Барселоне от бомбардировки погибло около 100 человек и около 200 было ранено.

20 января

АФ. В первом вылете на штурмовку противника в район Селадас — Конкуд участвовали 32 Р-Зет, 28 И-16, 24 И-15. В районе цели патрулировали 40 «фиатов», но воздушного боя не произошло. Отбомбившись по противнику, группа на обратном пути встретила несколько He 111 и «мессершмиттов». К атакам истребителей республиканцы были готовы. В результате республиканские летчики потерь не имели и заявили о сбитых «хейнкеле» и 2 Bf 109. Немцы претендуют на победы над 1 И-15 и 1 И-16.

Во втором вылете 23 И-15 и 20 И-16 прикрывали наземные войска в районе Теруэля. Над линией фронта они столкнулись с 40 франкистскими самолетами. Разгорелся воздушный бой, который продолжался 22 минуты. В схватке погиб Яков Ярошенко, незадолго до этого прибывший в Испанию. Во время боя он оторвался от группы, и его И-16** был сбит «фиатами». 2 И-15 столкнулись, Иван Горшков и испанский летчик спаслись на парашютах. Другой испанский пилот на И-15 был ранен в ногу и совершил вынужденную посадку на своей территории. Республиканские летчики заявили о 5 сбитых «фиатах», два из которых были найдены на республиканской территории, и о 3 «мессершмиттах».

** По другим данным, он был сбит на И-15.

У итальянцев погиб пилот Ренато Андреани (Renato Andreani). У националистов был поврежден Ro.37, пилотировавший его командир группы 1-G-12 м-р Негрон (Negron) был смертельно ранен. До аэродрома самолет довел штурман к-н Мира (Mira), но посадить благополучно не смог — машина потерпела аварию.

21 января

17 СБ вылетали на бомбардировку Саламанки, где располагалась штаб-квартира Франко. 2 бомбардировщика потеряли ориентировку на пути к цели. Один с испанским экипажем врезался в гору в районе Кольменар. Весь экипаж погиб. Второй самолет бомбил запасную цель — Сеговию. 3 самолета с советскими экипажами потеряли ориентировку при возвращении и сели вне своего аэродрома. На Саламанку было сброшено 8462 кг бомб, в том числе — три 500-кг и четыре 250-кг, разрывы отмечены в пределах города. В Саламанке, по «дополнительным данным», зафиксированным в дневнике боевых действий, погибло 243 человека, тяжело ранено 109 и легко 580, разрушено 30 домов.

Чем была вызвана необходимость в столь варварской бомбардировке, особенно на фоне громкой критики подобных действий франкистской

авиации, неизвестно. В документах не удалось найти ни причин, ни оценки этой акции. Советские военные советники*, в том числе и политические, которых в Испании находилось предостаточно, не предотвратили привлечение советских летчиков к таким постыдным действиям.

АФ. 33 И-16 и 20 И-15 вылетали на прикрытие войск под Теруэлем, встреч с противником не было.

* В этот момент советником командующего республиканских ВВС был Е. С. Птухин.

22 января

АФ. Немцы силами 20 He 111 и 30 Bf 109 предприняли налет на аэродром Барракас. В отражении удара участвовало 19 И-15 и 20 И-16. Республиканские летчики претендуют на 2 сбитых «мессершмитта» и 3 подбитых «хейнкеля». Наземные войска подтвердили 1 победу над истребителем, а 1 подбитый бомбардировщик, по их наблюдениям, потерпел аварию недалеко от линии фронта. Потери составили 3 И-15, которые не успели взлететь и были уничтоженны на аэродроме.

41 бомбардировщик противника под прикрытием 26 истребителей бомбил аэродром Сариньена, были разрушены аэродромные постройки и до 40 человек наземного персонала убито и ранено.

23 января

10 СБ бомбили Севилью. Ни огонь зенитной артиллерии, ни 3 патрулировавших «фиата» не смогли помешать сбросить 57 бомб на город.

АФ. 16 И-15 и 28 И-16 на теруэльском участке прикрывали свои войска и штурмовали противника.

На побережье 7 И-16 атаковали корабли противника, обстреливавшие Валенсию, и заставили их уйти.

24 января

АФ. В районе Кампильо произошел воздушный бой между группами истребителей, вылетевших с обеих сторон для ударов по наземным войскам. 16 И-15 в ударной группе и 28 И-16 в прикрывающей встретились с двумя группами «фиатов» из 15 и 18 машин.

Командир эскадрильи И-16 Платон Смоляков сбил 1 истребитель, который упал на республиканской территории, его летчик выпрыгнул с парашютом и опустился на свою территорию. 2 «фиата», получив повреждения и «оставляя дымный след, ушли с резким снижением». Республиканские ВВС потерь в этом бою не имели.

Националисты признали потерю 1 «фиата» б/н 3-95. Пилоту этого самолета, командиру 3-G-3 м-ру Хосе Ибарра Монтис (Jose Ibarra Montis), удалось спастись на парашюте. По иностранным данным, «фиат» сбила своя зенитная артиллерия. В тот момент, когда появились республиканские истребители (сначала это были только И-16), а Ибарра все еще спускался на парашюте, франкисты, чтобы спасти своего командира, смело вступили в бой и, несмотря на то что на помощь к И-16 подошли И-15, без потерь «сбили» 7 республиканских истребителей.

Таблица 39

Количество самолетов республиканских ВВС на 24 января 1937 г. [21]

	И-16	И-15	СБ**	Р-Зет	ССС
В строю	46	36	25	25	8
В полевом ремонте	7	6	9	6	1
В заводском ремонте	26	15	6	13	4
Всего	79	57	40	54***	12

** Обращает внимание, что число СБ по сравнению с 17 января увеличилось, возможно, увеличилось и число Р-Зет. Вероятно, эти машины были взяты из резерва или с консервации.

*** Сумма чисел дает результат 44 машины, вероятно, в документе в графе «в строю» была допущена ошибка и следует читать не 25 а 35.

25 января

АФ. На теруэльском направлении в районе Паломара произошел воздушный бой. Вылетевшие на штурмовку 19 И-15 и 25 И-16 столкнулись с группой «фиатов» и «мессершмиттов». Бой распался на два очага: верхний — на высоте около 7 тысяч м с Bf 109, и нижний — с «фиатами». 1 И-15 был поврежден и разбит испанским летчиком при вынужденной посадке. Республиканские летчики заявили о 2 сбитых «мессершмиттах», один из которых, *«загоревшись, упал на землю»*.

Летчики «Легиона Кондор» на победы в этом бою не претендовали.

16 СБ бомбили военные склады в Вальядолиде. 10 патрулировавших истребителей противника приняли их, видимо, за своих и атаковать не пытались, зенитчики же — распознали, но огонь вели слабый.

26 января

АФ. На теруэльском участке в районе Сингара произошел воздушный бой. 23 И-15 и 26 И-16 во втором вылете для удара по наземным войскам встретились с 12 He 111, прикрытых Bf 109. Летчики И-16 сбили 2 бомбардировщика, как особо отмечено в документах, зажигательными пулями. «Мессершмитты» находились на 7 тысяч м, и только 4 самолета произвели одну атаку, другие не вступали в бой. Потерь с республиканской стороны, кроме потерпевшего аварию на взлете И-15, пилот которого получил ранение, не было.

Зарубежные источники говорят об 1 сбитом He 111, при этом какие-либо подробности не сообщаются.

27 января

Плохая погода.

АФ. 33 Р-Зет, 15 И-15 и 1 И-16 нанесли удар по противнику в районе Альто-де-лас-Селадаса.

28 января

18 СБ должны были снова бомбить Саламанку. Однако планы по уничтожению мирного населения разделяли далеко не все рядовые советские летчики. До цели дошли только 12 СБ. 4 бомбардировщика вернулись из-за неисправности матчасти и других, не указанных в документах причин, а 2 экипажа *«без достаточных на то оснований»* [70]. Командирами этих бомбардировщиков были л-т Никандр Грибов и Заболотный*.

Из дошедших до цели бомбардировщиков назад не вернулись два. Николай Абрамов, штурман одного СБ, потерял сознание. Пилот Николай Серебряков, оставшись без штурмана, потерял ориентировку и произвел посадку на своей территории севернее Сагунто. Машина при этом была разбита, но экипаж, кроме стрелка, получившего легкие ранения, не пострадал. Второй бомбардировщик пропал без вести. Позже оказалось, что его штурман также потерял сознание и СБ сел вынужденно, но на территории противника. Весь экипаж (летчик Александр Маркин, штурман Федор Шумилов и стрелок Михаил Смертин) попал в плен, в котором находился до лета 1938 г., когда советских авиаторов обменяли на пилотов противника.

В этот же день премьеру правительства республиканской Испании Хуану Негрину ничего не оставалось, как обратиться по радио к Франко с предложением взаимно отказаться от «бомбардировок тыловых населенных пунктов». Каудильо от этого предложения отказался. Можно с полной уверенностью сказать (пока в Испании оставались советские авиаторы), что республиканская авиация больше не совершала новых бомбардировок мирных городов.

* Н. Грибов прибыл в Испанию в конце декабря 1937 г. из 147-й сбаб ЛВО. После описанного случая в скором времени вернулся в СССР, естественно без всяких наград. В отношении его руководство ВВС распорядилось «оставить в звании лейтенант и назначить в школу инструктором». Про летчика Заболотного ничего не известно.

29 января

АФ. Этот день ознаменовался успехом республиканских зенитчиков: «В течение дня 20-мм батарея № 522 сбила три самолета белых — один двухмоторный «Хейнкель» и два «Фиата». Два самолета (из трех) упали на территории синих и один на территорию белых. Один летчик захвачен в плен». Есть в документах и уточнение: *«Один летчик взят в плен, два убито»* [65]. Республиканские самолеты из-за плохой погоды не летали.

Одни иностранные источники говорят о потерянном в этот день от зенитного огня франкистском He 51, другие — о сбитом в воздушном бою «фиате» б/н 3-64 из группы 2-G-3, пилот которого — Луис Эрреро де Тереса (Luis Herrero de Teresa) — погиб.

30 января

АФ. *«20-мм батарея № 522 (согласно донесению советника левантской армии) сбила один двухмоторный бомбардировщик, который загорелся и упал на территорию белых в направлении Кауде».* Командир батареи был представлен к награде, но имя его не указывается [65]. Республиканские самолеты из-за плохой погоды не летали.

Огнем республиканской ПВО над Барселоной было сбито еще 2 бомбардировщика.

31 января

10 СБ вылетали на бомбардировку Кордовы, но, встретив возле линии фронта вражеские истребители, сбросили бомбы на территории противника и вернулись.

Остальные вылеты производились истребителями на перебазирование к Барселоне, где 1 февраля 1938 г. должно было состоятся открытие заседаний кортесов (парламента) Испанской Республики.

1 февраля

5 ССС бомбили ночью. Эскадрилья И-16 вылетала на прикрытие Барселоны, 3 «уайлдбиста» вылетали на разведку в море.

2 февраля

АФ. 17 И-16 и 19 И-15 вылетали на перехват противника в район Вильель под Теруэлем. Противник обнаружен не был.

2 ССС вылетали на ночную бомбардировку войск противника в районе Сигуэнсы. Один штурмовик назад не вернулся.

3 февраля

Истребители вылетали на перехват в районы Валенсии и Реуса. Встречи с противником не было.

4 февраля

АФ. 3 И-16 вылетали на перехват в район Сагунто, но противник сбросил бомбы в горы и ушел.

ЦФ. 2 вылета совершили гражданские Vultee V-1A, переоборудованные в бомбардировщики, которые бомбили Толедо, вызвав в нем несколько пожаров.

Эскадрилья 8 И-15 перебазировалась в Манисес для ПВО Валенсии. Две эскадрильи (21 И-15) перебазировались на ЦФ в Мадридехос.

5 февраля

АФ. Звено И-16 из 4-й эскадрильи, вылетевшее на разведку в район Портальрубио, над линией фронта встретило до 30 франкистских истребителей. Несмотря на неравенство сил, республиканские летчики от боя не уклонились. В результате боя республиканский пилот Франсиско Чумильяс Рубио (Francisco Chumillas Rubio) был сбит и погиб. Вероятно, это была первая и единственная победа унтер-офицера Лорера (Lohrer) из 2.J/88. Республиканские истребители заявили о 3 сбитых «фиатах», один из которых, по данным наземных войск, падал горящим.

ЮФ. В районе Пеньон-де-ла-Маты пулеметным огнем был сбит самолет националистов.

6 февраля

АФ. 9 СБ под прикрытием 28 И-16 бомбили противника в районе Портальрубио. При отходе от общего строя оторвалась 1-я эскадрилья истребителей, которую атаковали державшиеся выше и выжидавшие удобного момента «мессершмитты» из 2.J/88. Погиб ветеран Северного фронта Луис де Фрутос Гонсалес. Его И-16 был сбит летчиком Штанге (Stange) из 2.J/88.

Противник действовал весьма активно (зафиксировано 500 самолето-пролетов). Только бомбардировщики «Легиона Кондор» сбросили на позиции республиканцев 120 тонн бомб — рекорд на данный момент (который, впрочем, будет еще превзойден). Республиканские войска и тылы подвергались авиационному воздействию весь день и были *«буквально терроризированы».*

Зенитная артиллерия, отражавшая налеты армады франкистских самолетов, записала на свой счет 2 двухмоторных бомбардировщика.

Анатолий Селиверстов и Сергей Плясов* из «выздоравливающей группы»**, прикрывавшей порты побережья, подбили в районе Тортосы SM.81, который, по данным сторожевых кораблей, упал в море в 40 км от берега.

* А. И. Гусев в своей книге «Гневное небо Испании» сообщает, что в составе этой группы был и Иван Панфилов.

** Формировалась из летчиков, переведенных из фронтовых эскадрилий из-за пошатнувшегося здоровья, а также из тех, кто выписался из госпиталей.

7 февраля

Республиканская авиация произвела 1 вылет, в котором участвовало 58 самолетов — 22 СБ и 36 И-16. Противник сделал 40 групповых вылетов, совершив при этом около 500 самолето-вылетов.

АФ. День стал одним из самых удачных для истребителей «Легиона Кондор». Практически одновременно к линии фронта подошли 1-я и 2-я эскадрильи J/88 для прикрытия своих бомбардировщиков и две эскадрильи СБ под руководством Митрофана Лисова и Андрея Стечишина. Заметив 22 двухмоторных самолета, летевших без истребительного прикрытия, немцы в первый момент подумали, что это их коллеги из K/88, которые по каким-то причинам опередили их и теперь возвращаются назад. Однако немецкие пилоты быстро поняли, что ошиблись. Заметили противника и экипажи СБ. Не имея истребительного прикрытия, они стали быстро освобождаться от бомб и разворачиваться на обратный курс, но было уже поздно. Сначала самолеты 2.J/88 а потом и истребители 1.J/88 атаковали республиканские самолеты. Воздух быстро заполнился дымом горящих бомбардировщиков, среди которого появились купола парашютов. К моменту появления республиканских истребителей «мессершмитты» с первой атаки сбили 4 СБ (из которых два СБ было сбито одним Bf 109). Не оставляли немцы без внимания и спускавшихся на парашютах авиаторов. Из экипажа сбитого СБ от огня «мессершмиттов» не пострадал только летчик Иван Суржин, штурман Петр Латышев был расстрелян в воздухе, у стрелка Анатолия Горелова парашют сгорел во время спуска, и

он разбился. В экипаже второго бомбардировщика выжили двое — летчик Иван Смирнов и стрелок. Огнем истребителей их парашюты были продырявлены, и при приземлении с повышенной скоростью они хоть и получили переломы, но остались живы, штурман Иван Болдырев погиб. Испанские экипажи двух других СБ погибли. После вступления в бой республиканских истребителей потерь среди бомбардировщиков больше не было.

Согласно воспоминаниям командира J/88 Хандрика, «красные» истребители довольно быстро покинули поле боя, после чего подошли и без всяких проблем отбомбились бомбардировщики из K/88.

J/88 претендует в этом бою на 10 сбитых СБ и 2 И-16, в том числе летчик Бальтазар — на 4 СБ. Успех Бальтазара считается одним из ярких достижений истребителей «Легиона Кондор», т. к. больше 4 побед в одном бою никто из немецких летчиков не заявлял. Однако этот успех был одержан в группе, коллеги Бальтазара не меньше его претендуют на сбитые самолеты. Бальтазар в заключительной фазе боя получил такие тяжелые повреждения от республиканских истребителей, что с огромным трудом на изрешеченном дымящемся самолете перелетел линию фронта. *«Теоретически я был мертв»*, — так он сам подвел итог этого вылета. Отечественные документы практически полностью подтверждают потери, заявленные немецкими истребителями, — сбито 4 СБ, 6 бомбардировщиков хотя и смогли вернуться на аэродром, требовали серьезного заводского ремонта.

После этого боя Иван Девотченко был снят с должности и заменен Гусевым, который в это время был уже выписан из госпиталя и находился в «группе выздоравливающих». Александр Гусев со слов Девотченко так описывает картину происшедшего в своей книге:

«Дело было так. Группа истребителей в составе трех эскадрилий под командованием Девотченко вылетела на прикрытие СБ. Эта задача имела чрезвычайно важное значение. Нашим СБ предстояло разбомбить скопление танков и наземных войск противника, которые развивали наступление на защитников Теруэля, и от успешного бомбометания в известной мере зависело, удержат республиканцы занимаемые позиции или нет. Передавая приказ, командование особо подчеркнуло, что прикрытие СБ есть главная и единственная задача группы. В операции приняла участие и наша эскадрилья под командованием Платона Смолякова.

Встреча истребителей с бомбардировщиками произошла вовремя и в назначенном месте. И-16 подстроились к боевому порядку СБ, и колонна двинулась к цели. При подходе к ней Иван Девотченко увидел впереди и ниже себя группу бомбардировщиков врага. Внезапно появившаяся новая цель была так удобна для атаки, что нервы Ивана не выдержали. Осмотревшись и убедившись в безопасности своих сопровождаемых, Девотченко пошел в атаку на противника. Неожиданным ударом командир хотел заставить противника неприцельно сбросить бомбы, а затем быстро вернуться к подопечным. По сигналу командира группы две эскадрильи «ястребков» ринулись на «хейнкелей». Только Смоляков не поддался на приманку и остался около СБ, усилил наблюдение за воздухом.

Тем временем командир группы, увлекшись атаками, все дальше уходил от СБ, оставив свои бомбардировщики почти без прикрытия. Девотченко атаковал успешно: при первом же заходе истребители сбили два бомбардировщика противника.

А между тем со стороны солнца к группе СБ подошли две эскадрильи «мессеров» и приготовились их атаковать. Эскадрилья Смолякова заметила противника и бросилась на перехват. Да, дорого обошлась бы нашим бомбардировщикам недисциплинированность командира группы истребителей, не окажись эскадрильи Смолякова на месте! Ребята нашей эскадрильи вышли на «мессеров» на встречных курсах и сорвали первую, как

правило, наиболее результативную, атаку немецких машин. Затем И-16 повели огонь с дальней дистанции и заставили противника маневрировать. Потом связали, насколько могли, вражеские машины, не давая им возможности подобраться к СБ, атаковать свободно. А в дальнейшем, вступив в тяжелый оборонительный бой, эскадрилья Смолякова сумела прикрыть наши бомбардировщики.

Истребители под водительством Девотченко, что напали на вражеские бомбардировщики, не сразу увидели, какая опасность нависла над СБ. Они подошли на помощь Смолякову с некоторым опозданием, когда СБ, прикрытые всего одной эскадрильей, уже выполнили боевое задание и точно отбомбились. Лихая атака Девотченко стоила нам двух самолетов СБ. Один из экипажей спасся на парашютах. Почти каждая машина эскадрильи Смолякова имела по несколько пробоин, но приказ командования она выполнила успешно и сбила один Ме-109.

Честно говоря, не ожидал я такого финта от сдержанного, даже суховатого Ивана Девотченко. Да, видимо, нервы сдали...» [83]

К этому рассказу следует добавить, что встреча бомбардировщиков и истребителей прикрытия произошла все-таки не вовремя — СБ с 11.00 до 11.15 кружили над аэродромом истребителей в ожидании, когда те взлетят. В целом, рассматривая всю имеющуюся информацию, можно сделать предположение, что эскадрилья Смолякова, скорее всего, в начале боя не участвовала, но в заключительной стадии боя из всей группы истребителей только эта эскадрилья принимала участие.

Несмотря на то что республиканскими летчиками была заявлена только одна победа, в документах, для того, видимо, чтобы сгладить горечь потерь, сделана противоречивая запись о 4—5 сбитых в этом бою самолетах противника — 3—4 «мессершмитта» и 1 «хейнкель».

Вследствие бомбардировок 39-я пехотная дивизия республиканцев оставила свои позиции.

8 февраля

АФ. 8 И-15 и 21 И-16 штурмовали наземные войска на теруэльском участке в районе Пералеса. В воздухе находились две группы «фиатов», которые от боя уклонились.

В дневнике боевых действий констатируется превосходство авиации противника по числу бомбардировщиков больше чем в 5 раз, истребителей в 2 раза, и кроме этого — *«качество м/ч* (матчасти. — *Примеч. авт.) намного лучше — самолеты новые».*

9 февраля

Плохая погода. 6 И-16 летали на разведку, но что-либо увидеть в условиях плохой погоды не смогли. Противник не летал.

10 февраля

АФ. И-16 звеньями три раза вылетали на разведку.

Две эскадрильи И-15 с аэродрома Мадридехос перелетели в Реус и Эскатрон.

На аэродроме Сабадель при опробовании мотора скапотировал И-15. Летчик Вячеслав Попов получил легкое ранение.

11 февраля

Плохая погода. Самолеты противоборствующих сторон не летали.

12 февраля

АФ. 3 И-16 летали на разведку.

13–15 февраля

Республиканская авиация в эти дни не летала. По отечественным документам, не летали и франкисты.

16 февраля

АФ. В условиях все еще плохой погоды взлетели три эскадрильи И-15 (27 машин) и две эскадрильи И-16 (22 самолета), но до цели не дошли и вернулись обратно.

17 февраля

АФ. Республиканская авиация из-за плохой погоды не летала. Противник на теруэльском участке сделал 150 боевых вылетов, в основном по стыку 4-й и 6-й дивизий республиканцев в районе слияния рек Альфамбры и Рамблы.

18 февраля

АФ. 18 Р-Зет, 19 И-15 и 17 И-16 штурмовали наземные войска в районе Портальрубио.

У противника зафиксировано 600 самолето-пролетов. Две зенитные батареи в районе Вальдесебро были «буквально парализованы» воздействием противника.

Одна эскадрилья республиканских истребителей перебазировалась в Вильяр.

19 февраля

АФ. В первом, утреннем, вылете на штурмовку приняли участие 16 Р-Зет, 26 И-16 и 22 И-15. Патрулировавшие над линией фронта «мессершмитты» были связаны боем одной эскадрильей И-16. Республиканские летчики смогли спокойно «отработать» по наземным целям. Потерь не было.

Днем вылетевшая на перехват эскадрилья И-15 встретилась с He 111. Бомбардировщики стали уходить, И-15 бросились вдогонку. В этот момент появилось до 20 Bf 109. В начавшемся бою, по документам, было сбито 2 Bf 109, один из которых упал на республиканской территории. 1 испанский летчик получил ранение и на посадке потерпел аварию.

Немецкие летчики записали себе 1 победу и признали 1 потерю — унтер-офицер Хайнрих Торнер (Heinrich Torner) из 4.J/88, за которым в январе 1938 г. был закреплен He-51 б/н (2 • 105), был сбит огнем республиканской ПВО и погиб.

Как видим, показания сторон разнятся. Отчасти это можно объяснить тем, что немецким летчикам порой было трудно признаться, что они проиграли воздушное единоборство. Куда проще признать потерю от случайного зенитного снаряда.

Противник сделал более 600 самолето-пролетов. Согласно дневнику боевых действий: *«25-я и 67-я дивизии авиацией были совершенно расстроены, войска сильно деморализованы и покидают свои позиции, бросая много оружия».*

20 февраля

«В воздухе полное господство авиации мятежников, и республиканская авиация действует малоактивно, под влиянием подавляющего превосходства фашистской авиации» [70].

АФ. Утром 27 Р-Зет под прикрытием 25 И-15 и днем 18 Р-Зет под прикрытием 17 И-16 и 11 И-15 бомбили противника в районе Вальдесебро. Встреч с противником не было, 3 бомбардировщика получили пробоины от зенитного огня.

Вечером в районе Вальдесебро произошел воздушный бой, в котором приняли участие три эскадрильи И-15 (22 самолета), вылетевшие на патрулирование, и неизвестное количество «хейнкелей», «фиатов» и «мессершмиттов». В бою республиканские летчики без потерь сбили 1 Bf 109, который упал на республиканской территории.

Иностранные источники говорят лишь об уничтожении танка Т-26 точным попаданием 10-кг бомбы пилотом Прибе (Priebe) из 4.J/88.

21 февраля

АФ. Редкий случай, когда в дневнике боевых действий достаточно подробно описан воздушный бой. «Истребительная группа в составе десяти «И-15» и одиннадцати *«И-16» прикрывала республиканские войска в районе Теруэль, встретила до двадцати бомбардировщиков противника прикрытыми, сверху «Мессер-Шмидтами» и снизу «Фиатами». Эскадрилья, «И-16» Вихрова вступила в бой с «Мессер-Шмидтами», в котором участвовали также и «И-15» и «Фиаты». Бой длился в течение 55 минут, подошедший второй эшелон истребителей в составе тринадцати «И-15» и двадцати трех «И-16» продолжал бой. Со стороны противника также подходили новые группы истребителей. Бой возобновился и продолжался еще около часа. Со стороны противника действовало до пятидесяти истребителей. С подходом республиканского второго эшелона бой стал проходить с перевесом в сторону республиканцев»* [70].

По заявлению республиканских летчиков, в бою было сбито 6 «мессершмиттов» и 4 «фиата». На республиканской территории были найдены несколько «фиатов»: один — с *«убитым летчиком-испанцем — капитаном Каросайя, известным как самый лучший летчик Испании»; пилот другого — «летчик-итальянец при аресте стал оказывать сопротивление и был убит»;* летчик-итальянец третьего самолета был взят в плен.

На свой аэродром не вернулись 4 И-16. Пропал без вести Виктор Трошкин, Алексей Денисов был тяжело ранен в живот, у Андрея Белова — перелом ноги и руки, Борис Тахтаров легко ранен в ногу, но спасся на парашюте. Позднее л-т Трошкин все же был найден, но погибшим.

Участник боя Андрей Белов в своих воспоминаниях* пишет, что в начале боя он с близкой дистанции обстрелял «мессершмитт», который «медленно перевернулся на спину, затем на крыло и стал падать». Что произошло потом, он не увидел, так как сам при этом оторвался от группы, подвергся атаке, в результате которой у него сначала остановился двигатель, а затем было перебито управление. Белова спасло то, что самолет перед столкновением с землей стал парашютировать. Очнулся Андрей в госпитале. Алексей Денисов, по его воспоминаниям, тоже был сбит «мессершмиттом» и спасся на парашюте [92]. Борис Тахтаров, прежде чем сам оказался сбитым, успел «свалить» Bf 109. Кроме этого, два испанских пилота на И-15 столкнулись с «мессершмиттом» и «фиатом», но оба смогли вернулся на аэродром.

Сбитого в этом бою «капитана Каросайя» на самом деле звали Карлос де Айя Гонсалес (Carlos de Haya Gonzalez). Он действительно был одним из самых известнейших летчиков Испании и много сделал для становления франкистских ВВС. Летал он, правда, чаще не на истребителях, а

* «Ленинградцы в Испании». Л., 1989 [92].

иной раз выступал в роли личного пилота Франко. В общей сложности Гонсалес успел сделать 760 боевых вылетов, в основном на Breguet XIX, SM.81, DC.2, и налетал 2 245 часов — непревзойденный результат Гражданской войны. Перед своей гибелью он воевал в составе итальянской XXIII группы Asso di Bastoni и имел одну победу. Именно самолет к-на Карлоса Гонсалеса столкнулся в этом бою с И-15.

Что касается других сбитых «фиатов», то и итальянские, и испанские источники молчат по поводу погибшего в этом бою летчика. Единственно, что удалось найти, это упоминание о сбитом в этом бою с-те Марио Висконте (Mario Visconte). Вероятно, он попал в плен, так как в списке погибших итальянских авиаторов он не значится. Немцы заявили о 7 сбитых в этом бою И-16.

Вечером произошел еще один бой. 20 И-15 и 27 И-16, вылетевшие на патрулирование в район Теруэля, заметили 10 — 12 двухмоторных бомбардировщиков. Эскадрилья Смолякова произвела одну атаку, в результате которой, по заявлениям летчиков, 1 самолет был сбит и упал на республиканской территории в районе Касканте, но найден не был. Все это время группа «фиатов» патрулировала над железной дорогой недалеко от района воздушного боя, но участия в схватке не принимала.

7 И-15 из советской эскадрильи перелетели из Сабоделя в Саррион, другие 4 И-15 — в Бухаралос.

22 февраля

АФ. 24 И-15 и 29 И-16 прикрывали войска в районе Теруэля, было замечено до 30 «мессершмиттов», которые в бой не вступили.

Вечером на теруэльском направлении, в районе Пуэбло-де-Вальверде, встретились прикрывавшие войска 23 И-15, 27 И-16 и 30 «фиатов» и Bf 109. В завязавшемся бою одна группа противника из 9 истребителей участия не принимала. По заявлениям республиканских летчиков,1 Bf 109 *«сбит и, загоревшись, упал на республиканской территории и продолжал гореть»*. К тому моменту правительственные части повсеместно отступали, и было не до поисков сбитых франкистов, поэтому запись сделана только на основании доклада летчиков. Тем не менее, информация оказалась верной, только сбит был не «мессершмитт», а He 51 националиста Андреса Каррераса Гарсиа (Andres Carreras Garcia). Л-т Райнхард Зайлер (Reinhard Seiler) из 2.J/88 заявил о своей 8-й и 9-й победе — 2 сбитых И-15. Но потерь у республиканцев в этом бою не было, и общий счет Зейлера мало чем отличался от списка «побед» уже известного Боддема.

Две эскадрильи Р-Зет (19 машин) и одна эскадрилья СБ (11) вылетали против кораблей противника (крейсеры «Канариас», «Балеарес» и «Альмиранте Сервера»). Первыми бомбили Р-Зет, основательно повредившие «Серверу». СБ, наносившие удар позже, заметили, как один корабль буксировал другой. Бомбометание последних было менее успешным, хотя, возможно, имело место одно прямое попадание.

9 бомбардировщиков противника бомбили аэродром Саррион, где сильно повредили 1 И-15.

Эскадрилья И-16 перебазировалась из Альбасете в Лирию. Две эскадрильи Р-Зет перелетели из Вильяра в Манисес и Комторорекс.

На взлете отказал двигатель И-16 летчика Антонио Ариаса, который с тяжелыми травмами был отправлен в госпиталь. Самолет разбит.

23 февраля

АФ. Две эскадрильи И-15 (15 машин) штурмовали наземные войска в районе Кастральво.

24 февраля

АФ. Три эскадрильи И-15 (24 самолетов) штурмовали наземные войска в районе Конкуда.

Отставание республиканской авиации от ВВС националистов на этот день, по данным отечественных документов, оценивалось так: *«В целом слабее в 5—8 раз, а по бомбардировщикам — в 10—12 раз»* [21].

Противник из-за плохой погоды не летал.

25 февраля

Республиканская авиация из-за плохой погоды не летала.

У противника был отмечен только пролет 3 гидросамолетов.

26 февраля

АФ. Погода позволила республиканской авиации произвести только атаку аэродрома Альфамен, где находилось до 50 SM.81 и «фиатов». Вечером, уже в сумерках, 3 И-15 во главе с Никитой Сюсюкаловым, а с наступлением темноты — 4 ССС сбросили бомбы, но пожаров не было.

27 февраля

АФ. Звено И-16 летало на разведку теруэльского участка.

28 февраля

АФ. Три звена И-16 летали на разведку теруэльского участка. Две эскадрильи И-15 перебазировались из Эль-Торо в Ла-Сению.

I марта

Звено СБ летало на разведку Майорки, и звено И-16 — на разведку АФ. У противника зафиксировано 400 самолето-пролетов.

2 марта

АФ. 2 ССС ночью бомбили аэродром Альфамен.

ЦФ. Одно звено И-16 вылетало на разведку в район Гвадалахары, другое звено, также вылетавшее на разведку, вернулось из-за плохой погоды.

Эскадрилья Р-Зет перелетела на аэродром Фигерас.

3 марта

4 ССС ночью бомбили войска в районе Минзуера. Звено И-16 разведывало АФ, эскадрилья Р-Зет вылетала для удара по кораблям, но найти их, видимо, не смогла.

Во время налетов противника на Альканьисе погибло около 200 человек и 170 было ранено.

4 марта

АФ. 12 СБ бомбили войска противника в районе Альмудевара.

На ЦФ и АФ звенья И-16 вылетали на разведку.

В Барселоне от бомбежки противника погибло 27 человек и 15 было ранено.

5 марта

Республиканская авиация сделала 10 самолето-вылетов на разведку, прикрытие пароходов и на перехват бомбардировщиков.

6 марта

В ночном морском бою был торпедирован крейсер националистов «Балеарес». К утру корабль был еще на плаву, и мятежники предпринимали попытки отбуксировать его в порт. Группа из 16 СБ сделала 27 самолето-вылетов против поврежденного крейсера, с этой же целью вылетали два звена Р-Зет. В результате крейсер был потоплен, а 1 100-кг бомба попала в буксировавший его корабль.

На ЦФ и АФ звенья И-16 вылетали на разведку, один из самолетов при посадке потерпел аварию.

1 И-15* был уничтожен франкистскими бомбардировщиками на аэродроме Ихар.

* По другим данным, это был И-16.

7 марта

Три звена И-16 летали на разведку в районы Гвадалахары, Теруэля и Каламочи. СБ сделали 7 вылетов на разведку кораблей националистов.

Произошел воздушный бой. Два звена И-16 атаковали 2 двухмоторных бомбардировщика, 1 из которых был подбит и с резким снижением ушел на свою территорию.

Бомбардировщики националистов, в отместку за потерю «Балеареса», совершили налет на порт Картахена, где повредили республиканский крейсер «Либертад».

8 марта

АФ. Эскадрилья СБ бомбила противника в районе Монтальбана. 2 самолета были повреждены огнем зенитной артиллерии.

Звено И-15 и звено И-16 два раза вылетали на прикрытие наземных войск в район Ихара. В первом вылете они встретились с 13 двухмоторными бомбардировщиками, но бой прошел без результатов.

Во втором — со стороны франкистов участвовало 9 двухмоторных бомбардировщиков, прикрытых Bf 109. 1 бомбардировщик был подбит, но ушел на свою территорию. Республиканские потери составили 1 И-15, сбитый «мессершмиттами»; летчик-испанец благополучно опустился на парашюте. Командир 1.J/88 Шеллман являлся одним из двух немецких пилотов, заявивших о победах над И-15 в этот день.

Шеллман заметил отставший от строя И-15 и вместе со своим ведомым последовал за ним, резонно полагая, что во время посадки республиканский самолет станет еще более уязвимым. Дождавшись этого момента, два Bf 109 произвели быструю атаку, в результате которой И-15 взорвался и стал падать. После победы Шеллман заметил над собой эскадрилью И-16 (на самом деле — звено), от которой они с ведомым стали в прямом смысле слова удирать. Напарник быстро ушел вперед, а вот сам Шеллман замешкался, забыв переставить шаг винта. Впрочем, для командира 1.J/88 все закончилось благополучно, через четыре минуты он достиг линии фронта, пересекать которую уже значительно сократившие с ним дистанцию И-16 не стали.

ССС сделали 6 ночных вылетов на бомбардировку.

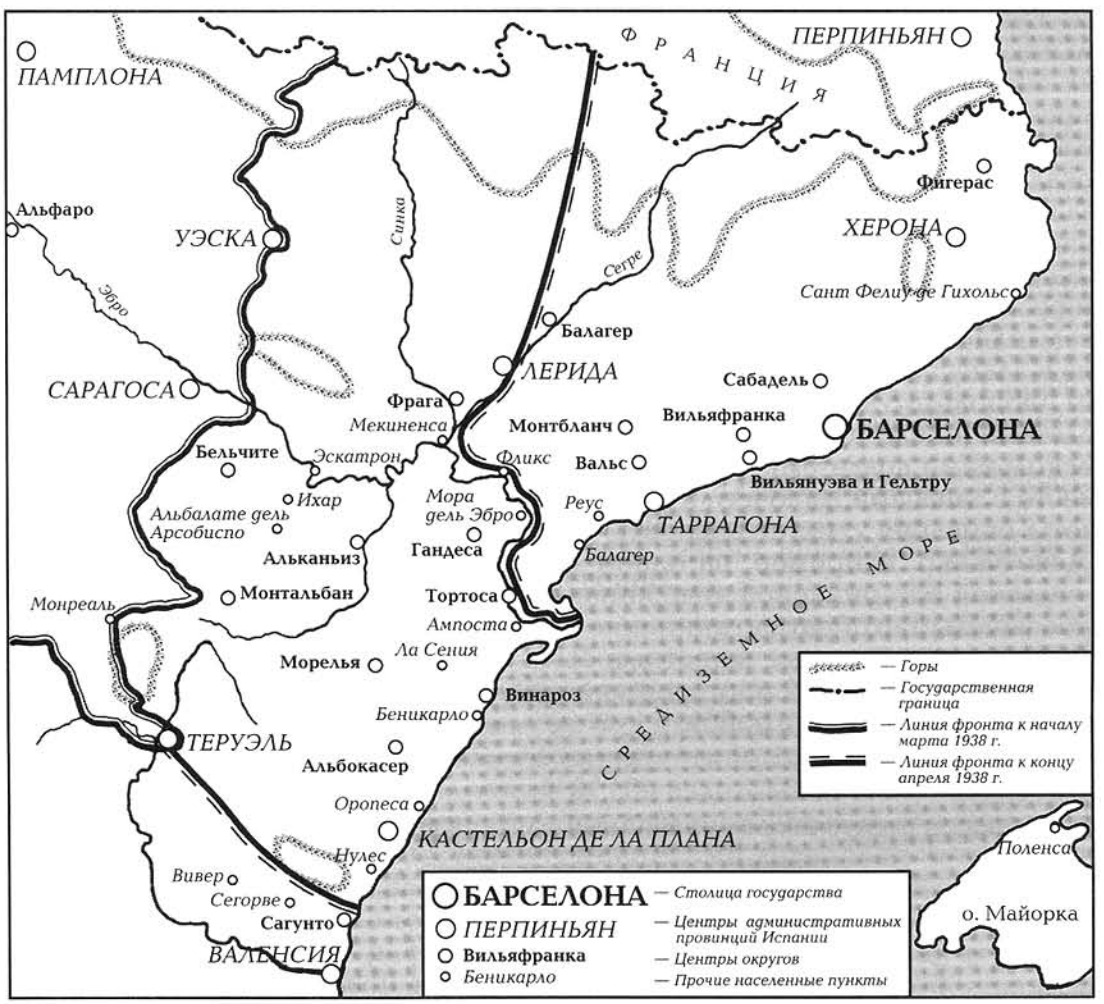
На побережье звено И-15 три раза вылетало по тревоге и не допустило бомбардировщики до Картахены.

18. РАСЧЛЕНЕНИЕ РЕСПУБЛИКИ (март–апрель 1938 г.)

После взятия Теруэля франкистское командование разработало план наступления в провинциях Арагон и Левант, цель которого состояла в изматывании и уничтожении республиканских войск. По плану войска националистов должны были выйти на рубеж реки Сегре, левого притока Эбро. Силы, собранные франкистами для наступления, значительно превосходили противостоящие им республиканские части.

Наступление националистов началось 9 марта 1938 г. и развивалось вполне успешно. 10 марта был взят потерянный франкистами в прошлом году город Бельчите. Значительную роль в этом успехе сыграли действия авиации националистов, наносившей сокрушительные удары по позициям правительственных войск (документы фиксируют, как правило, не менее нескольких сотен самолето-пролетов за день, а 27, 28 и 29 марта вообще по 700 самолето-пролетов). К 15 марта националисты, практически не встречая никакого сопротивления, достигли реки Гуадалопе (правый приток Эбро), где и остановились перед немногочисленными, спешно переброшенными сюда отрядами республиканцев. В этот же день генерал Франко поставил целью своих войск выход к Средиземноморскому побережью.

Но днем ранее генерал-майор Фолькман, командир «Легиона Кондор», возмущенный нерешительностью командования националистов,



приостановил участие немецких авиаторов в боевых действиях. Судя по зарубежным источникам, немцы, тем не менее, продолжали совершать боевые вылеты, но даже если это и так, то делали они это без всякого энтузиазма, т. к. в период 14 — 22 марта не было (за исключением одного ночного) боев между летчиками «Легиона» и республиканцами.

Наступление на левом берегу Эбро началось 22 марта параллельно с продолжением наступления на правом берегу. Тогда же возобновил боевую активность и «Легион Кондор». 4 апреля франкисты взяли города Лериду (в 150 км от Барселоны) и Гандесу (в 40 км от Средиземного моря). В этот момент Франко мог действовать по двум вариантам: первый вариант — наступать на Барселону, второй — выйти к Средиземному морю. Франко выбрал второй вариант, и к 15 апреля передовые части франкистов вышли к морю в районе населенного пункта Винарос. 23 апреля началось наступление националистов в направлении Валенсии, с целью расширить контролируемую прибрежную территорию.

Из международных событий, произошедших в этот период и повлиявших на ситуацию вокруг Испании, необходимо отметить присоединение (аншлюс) Австрии к Германии 11 марта 1938 г. Франция, обеспокоенная усилением Германии, 17 марта открыла границу с Испанией, что позволило республиканцам доставить очередную партию боевой техники. Однако граница была открыта не долго — до 13 июня 1938 г.

9 марта

АФ. Согласно иностранным данным, за первые сутки наступления самолеты «Легиона Кондор» сбросили 210 тонн бомб — максимальное количество за всю Гражданскую войну.

Эскадрилья из 6 СБ бомбила штаб итальянских войск в Дароке.

Республиканские истребители в спешке перелетели с аэродромов Средиземноморского побережья на аэродромы в Арагоне и Леванте. На новых аэродромах ничего не было подготовлено к приему летчиков и самолетов. Четыре эскадрильи И-15 должны были перебазироваться на аэродромы Каспе, Кандаснос, Бухаралос № 1 и № 2. Четыре эскадрильи И-16 — на аэродромы Каспе, Эскатрон, Пуиг-Морено, Ихар. Две эскадрильи Р-Зет — на аэродромы Балагер и Сайдин. Однако участники тех событий указывали другие места перебазирования. Так, только на одном небольшом аэродроме Эскатрон приземлились 1-я и 4-я эскадрильи И-16 под командованием Фернандо Клаудина и Мануэля Сараусы, а также 2-я и 3-я эскадрильи И-15 под командованием Леопольда Моркиляса и Хуана Комаса. Все летное поле было забито самолетами (около 40 машин), стоявшими без топлива и охраняемыми лишь несколькими солдатами. Технический персонал большинства эскадрилий вместе с запасами горючего и боеприпасов прибыл только ночью. Для полноты описания следует добавить, что летчикам эскадрилий Смолякова и Девотченко, например, на одном из этапов операции пришлось жить в сельской ветеринарной лечебнице. Правда, довольно скоро республиканское начальство обратило внимание на ненормальные условия жизни и быта авиаторов, и больные животные были переведены в другие места. Тем не менее уже вечером 9 марта четыре эскадрильи — две И-15 и две И-16 — вылетели на прикрытие войск.

Таблица 40

Количество самолетов республиканских ВВС на 9 марта 1938 г. [21]

Тип самолета	В строю	В полевом ремонте
И-16	49	7
И-15	50	1
СБ	16	4
Р-Зет	44	3

10 марта

АФ. На рассвете 6 СБ бомбили войска противника в районе Монтальбана. Огнем зенитной артиллерии 1 бомбардировщик был подбит и, совершая вынужденную посадку на своей территории, потерпел аварию, погиб штурман самолета.

Чуть позже «Легион Кондор» предпринял налеты на республиканские аэродромы, в которых участвовало пять групп по 9—10 бомбардировщиков под прикрытием истребителей. В это время прибывшие ночью технические команды только заправляли самолеты. Отражение налетов производилось стихийно — кто успел, тот и взлетел. Всего в воздух смогло подняться 12 И-15 и 25 И-16. От налета пострадали в основном И-15, которые заправляли в последнюю очередь. С аэродрома Эскатрон, например, не взлетел ни один самолет этого типа. В результате бомбардировок на аэродромах было уничтожено: Эскатрон — 3 И-15, Кандаснос — 1 И-15, Каспе — 2 И-15 и 1 И-16. На некоторых аэродромах He 111 расстреливали стоявшие самолеты из пулеметов. В воздушных боях республиканские истребители потерь не понесли, но когда республиканцы стали поодиночке и парами возвращаться на свои аэродромы, «мессершмиттам» удалось один И-16 сбить, л-т Федор Ковенев погиб, а другой И-16, управляемый Николаем Журавлевым, повредить. Республиканские летчики заявили о 3 сбитых «хейнкелях». Один из них, с б/н 25 • 7, совершил вынужденную посадку на летное поле аэродрома Бухаралос, 5 немцев было взято в плен — К. Кеттнер (K. Kettner), В. Хессе (W. Hesse), Т. Коволлик (T. Kowollik), К. Хофмайстер (K. Hofmeister) и Х. Клацер (H. Clacer).

Днем с аэродрома Каспе по тревоге взлетели 7 И-16 и 3 И-15. Противник был отогнан, но 2 И-15 назад не вернулись. Иван Горшков и Александр Осипов из-за потери ориентировки приземлились во Франции, откуда смогли вернуться только через неделю.

Вылетевшим на штурмовку колонны противника в район Блеса 19 И-15 и 17 И-16 довелось участвовать в двух боях. Первый бой произошел в районе цели с 20 «фиатами». При возвращении группа встретила в районе Эскатрона 10 Bf 109 и провела с ними второй бой. По итогам этих боев республиканские летчики заявили о 3 сбитых «фиатах», два из которых были найдены сгоревшими на республиканской территории, летчик-итальянец Энрико Зуффи (Enrico Zuffi) был взят в плен, и 2 Bf 109. Третьим сбитым «фиатом» был, вероятно, He 45 — по иностранным данным, националисты потеряли от огня с земли He 45 с экипажем: Хуан Эмилио Сарачо Альфаро (Juan Emilio Saracho Alfaro) и Габриэль Лаффите Бейнер (Gabriel Laffite Beiner).

Вечером 16 И-15 и 26 И-16 вылетали в район Ихара против 9 бомбардировщиков. Бой закончился безрезультатно.

К концу дня на АФ в боеспособном состоянии находилось 34 И-16 и 21 И-15, в ремонте — 14 и 18 соответственно.

11 марта

АФ. Республиканские истребители сделали 4 вылета против бомбардировщиков противника. В трех из них имели место бои с противником, но только один из них оказался результативным. Во втором вылете против 33 He 111 и двух эскадрилий Bf 109 взлетели 30 И-16 (поднятые 21 И-15 ни перехватить, ни участвовать в бою не успели). Противники встретились в районе Каспе. Республиканскими летчиками было заявлено о 3 сбитых Bf 109, наземные войска подтвердили падение двух из них на республиканскую территорию. У немцев в этом бою погиб оберлейтенант Александер Граф цу Дона (Alexander Graf zu Dohna), который совершал второй боевой вылет. Планировалось, что цу Дона должен был вступить в командование 2.J/88. Скорее всего, победителем немец-

кого пилота стал Хуан Бош из 1-й эскадрильи И-16. По воспоминаниям Франсиско Мероньо, Хуан в поединке один на один в эти дни сбил Bf 109, который упал недалеко от их аэродрома и летчик которого погиб [94].

По иностранным данным, 5 He 111 в эти дни вернулись на аэродромы с повреждениями от огня республиканских истребителей.

Вечером две эскадрильи И-16 перебазировались из Пуиг-Морено в Кандаснос, одна эскадрилья И-16 — из Эскатрона в Каспе, две эскадрильи И-15 — из Кандасноса и Каспе в Сайдин, эскадрилья Р-Зет — из Сайдина в Кастехон.

12 марта

АФ. В этот день франкисты заняли аэродром Эскатрон.

Произошло три встречи противников в воздухе.

Первая встреча произошла между 12 СБ, 20 И-15, 27 И-16 и «тремя монопланами неизвестного типа»*. Бой был короткий и безрезультатный.

Во второй встрече — 20 И-15 и 21 И-16 с «фиатами» и Bf 109 — *«боя не произошло потому, что ни республиканские истребители, ни истребители противника не атаковали друг друга».*

Только третья встреча закончилась боем. С республиканской стороны в воздух поднималось 11 СБ, 19 И-15 и 20 И-16, со стороны противника — 25 «фиатов» и Bf 109. И-15 вступили в бой с «фиатами». Действия остальных истребителей описаны в документах: *«Группа «И-16» с «Мессер Шмидтами» боя не вели. Последние, находясь выше «И-16», также не вступали в бой. Одно звено «Мессер Шмидтов» атаковало группу «СБ», в результате чего один «СБ» вернулся с пробоиной в бензобаке. Остальные «СБ» вернулись без повреждений. Во время атаки был сбит один «Мессер Шмидт», который горящим упал на землю»* [70]. В поединке с «фиатами» 2 И-15 оказались сбиты, оба пилота выпрыгнули с парашютами. Советский летчик, венгр по национальности, Белла Арады, получил легкие ожоги, второй пилот — испанец — остался невредим. Кроме вышеуказанного Bf 109 республиканские истребители заявили о 3 сбитых «фиатах», 2 из которых загорелись.

Немцы о победах не заявляли. Националисты же посчитали, что без собственных потерь сбили 7 И-15 и 1 СБ плюс еще несколько самолетов — вероятно.

* Это могли быть малознакомые республиканским летчикам Breda Ba.65 или Junkers Ju 87.

13 марта

АФ. Утром 3 И-16 летали на разведку в район Ихара.

Позже 11 И-15 и 8 И-16 вылетали против бомбардировщиков в район Каспе.

Днем 33 He-111 под прикрытием двух эскадрилий Bf 109 подошли к аэродрому Каспе. С аэродрома в этот момент взлетели для прикрытия наземных войск 15 И-15 и 28 И-16. Воздушный бой продолжался 40 минут. Республиканскими летчиками был заявлен сбитый «мессершмитт», упавший в районе Эскатрона. Немецкие истребители претендуют на 2 сбитых И-15, однако потерь в воздухе республиканцы не имели. 1 неисправный И-16, подготовленный к отправке в ремонт и уже погруженный на грузовик, был уничтожен на земле.

Вечером 17 И-15 и 20 И-16 вылетали на патрулирование в район Ихара.

Во второй половине дня республиканская авиация оставила Каспе. Во время перелета эскадрильи И-15 на аэродром Сайдин у 1 И-15 остановился двигатель, при вынужденной посадке самолет скапотировал. Летчик Висенте Пинар Марсаль (Vicente Pinar Marsall) погиб. Две эскадрильи И-16 благополучно перелетели в Лериду.

Итог дня по дневнику боевых действий: *«Авиация противника господствует в воздухе.... Истгруппа не может запретить бомбардировочные действия противника, потому что он давит количественным и качественным превосходством своей авиации»* [70].

14 марта

Как уже отмечалось выше, «Легион Кондор» приостановил боевую активность в небе Испании. У правительственных летчиков появилась возможность «отдохнуть».

АФ. Произошло два воздушных боя.

В первом бою в районе Алканьиса между 28 И-16, 20 И-15 и 30 «фиатами» республиканцы без потерь сбили 7 «фиатов», 4 из которых загорелись. Летчики наблюдали 3 парашютистов. Итальянцы Альберто Бронди (Alberto Brondi) и Марио Монтефуско (Mario Montefusco) попали в плен.

Второй бой произошел между 19 И-16 и 7 И-15, вылетевшими на штурмовку дороги, по которой двигалась колонна противника, и прикрывавшими ее «фиатами». Патрулировавшая выше «фиатов» группа Bf 109 в бой не вступала. По республиканским данным, было сбито 2 «фиата».

Итальянцы в этот день признают 4 потерянных «фиата» и претендуют на 5 сбитых И-15 и 2 И-16.

Республиканская авиация потерь не имела.

Две эскадрильи И-15 перелетели из Бухаралоса в Помар.

К вечеру на АФ в строю оставалось 12 СБ, 25 И-16 и 18 И-15.

15 марта

АФ. В первом вылете 19 И-15 и 24 И-16 вылетали на патрулирование, встреч с противником не было.

Во втором вылете этой же группе в районе Эскатрона встретилась тройка «фиатов». Двум самолетам противника удалось уйти, третий — был сбит.

Вечером 12 СБ, 17 И-15 и 27 И-16 встретились в районе Альканьис — Андорра с 50 «фиатами». 3 «фиата» были сбиты. У республиканцев потерь в бою не было. Но после него один испанский пилот на И-15 заблудился и, не рискнув сесть вне аэродрома, выпрыгнул на парашюте. Иностранные источники сообщают, что в этом бою был поврежден самолет будущего командира 3-й эскадрильи И-16, испанца Франсиско Тарасона. Летчик произвел вынужденную посадку «на брюхо», самолет при этом получил незначительные повреждения и вскоре был отремонтирован.

Так же по западным данным, Do 17 из A/88 под прикрытием Bf 109 пытались бомбить населенный пункт Маелла, однако в воздухе находилось такое прикрытие из И-15 и И-16, что немцам пришлось сбросить бомбы в поле и вернуться на свой аэродром.

Ночью ружейно-пулеметным огнем был сбит He 59 из AS/88, который с малой высоты обстреливал воинский эшелон на дороге Валенсия — Тортоса. Самолет сел вынужденно, экипаж, состоявший из 5 человек, прежде чем попасть в плен, успел сжечь машину.

К вечеру на АФ в строю оставалось 28 И-16 и 25 И-15.

Таблица 41

Количество самолетов республиканских ВВС на 15.03.37 г. [21]

Тип самолета	В строю	В полевом ремонте
И-16	35	9
И-15	33	2
СБ	19	2
Р-Зет	45	–

16 марта

Плохая погода начала мешать действиям ВВС.

АФ. В районе Эскатрона произошел воздушный бой между вылетевшими для штурмовки 25 И-15, 25 И-16 и 8 Не 51. 2 Не 51 было сбито. С республиканской стороны потерь не было, но Георгий Шубин из эскадрильи Соборонова на высоте потерял сознание, и прежде чем очнулся, самолет успел спикировать с 6 тысяч до 800 м.

Из Франции на своих И-15 вернулись А. Осипов и И. Горшков.

Погода позволила итальянским самолетам, базировавшимся на Майорке, безнаказанно бомбить Барселону. Бомбардировка города продолжалась почти двое суток.

17 марта

АФ. 5 СБ вылетали на бомбардировку войск противника в районе Каланды.

В течение дня итальянцы группами по 3—5 самолетов продолжали бомбить Барселону, произведя в общей сложности 9 налетов. К концу дня в Барселоне из-под обломков домов удалось извлечь около 400 тел погибших, 800 человек было ранено.

18 марта

Эскадрилья И-16 перелетела из Лериды в Сабодель — прикрывать Барселону.

2 И-15 перебазировались на аэродромы Реус и Ла-Сения для прикрытия шоссе Тортоса — Реус от ночных налетов гидросамолетов противника.

Эскадрилья Р-Зет перебазировалась из Кастехона в Альбиньяну.

В течение дня итальянцы группами по 3—6 самолетов совершили 4 налета на Барселону. Только один раз республиканские истребители смогли перехватить бомбардировщики противника, т. к. И-16 только начали перебазирование под Барселону. Звено И-16 подбило 1 бомбардировщик, который ушел со снижением.

Всего за эти дни в городе под бомбами погибло 1 300 человек и 3 тысячи мирных жителей было ранено. Эти варварские бомбардировки столицы Каталонии получили широкую огласку в мире. Ватикан и лидеры некоторых стран, таких, например, как Англия и Франция, буквально по-детски попросили Франко больше так не делать.

19 марта

АФ. Произошел воздушный бой. В районе Альканьиса встретились 23 И-15, 16 И-16 и 27 «фиатов». 1 итальянский истребитель был сбит и упал горящим.

Эскадрилья И-16 весь день звеньями прикрывала Барселону.

20 марта

АФ. 19 СБ, 19 И-15 и 16 И-16 нанесли удар по наземным войскам.

Воздушных боев и потерь с республиканской стороны не отмечено.

По иностранным данным, огнем с земли был сбит Ro.37, итальянский экипаж, П. Бочелла Дуклотс (P. Boccella Ducloz) и П. Санту (P. Santu), погиб.

8 СБ перелетели из Вильяфранки в Барселону.

21 марта

АФ. По неполным данным, республиканская авиация произвела 166 боевых вылетов: 26 — СБ и 140 — истребители. Встреч с противником и потерь не было.

22 марта

Плохая погода.

АФ. 29 И-15 вылетали на прикрытие наземных войск, но из-за плохой погоды вынуждены были вернуться, не выполнив задания.

В ночь на 22-е республиканский пилот л-т Хосе Кораль (Jose Corral) на Dewoitine D.510 сбил He 59 из AS/88 в районе Реуса. По иностранным данным, экипаж — обер-лейтенант Х. Юргенс (H. Urgens), л-т К. Цункер (K. Zunker), унтер-офицер К. Кайтцель (K. Keitzel) — погиб. По отечественным документам, в самолете погибло 4 членов экипажа, 1 — тяжело ранен.

23 марта

АФ. Вечером 11 И-15 и 7 И-16 вылетали для удара по переправам противника в районе Пина-де-Эбро — Кинто. Над целью патрулировало 2 «фиата», но при появлении республиканских истребителей итальянские самолеты «отошли в сторону и штурмовке не мешали».

По иностранным данным, от ружейного огня националистами был потерян He 45 с экипажем в составе Фернандо Регэрала Паса (Fernando Regueral Paz) и Хуана Адаррага Элисарар (Juan Adarraga Elizarar).

24 марта

Погода стала улучшаться, но размокшие аэродромы позволяли действовать не всем самолетам.

АФ. В районе Пина-де-Эбро — Кинто произошел воздушный бой между 30 И-15 из 2-й и 3-й эскадрилий и 10 И-16 с 60 «фиатами» из групп 2-G-3, 3-G-3 и 20 Bf 109. Бой начался в тот момент, когда одна эскадрилья И-15 приступила к штурмовке противника, и происходил в условиях сильной кучевой облачности. На свой аэродром не вернулись 7 И-15. Известный испанский историк Хуан Арраэс Серда (Juan Arraez Cerda) детально изучил данный эпизод и приводит следующую картину потерь [118]:

Таблица 42

№ п/п	№ эскадрильи	Б/н самолета	Имя и фамилия пилота	Примечание
1	3	CA-006	Антонио Санчес Андрес (Antonio Sanchez Andres)	Летчик погиб
2	3	CA-037	Хесус Перес Перес (Jesus Perez Perez)	Летчик погиб
3	3	CA-032	Бенигно Доминго Уэсо (Benigno Domingo Hueso)	Летчик погиб
4	3	CA-027	Элиас Эрнандес (Elias Hernandez)	Самолет столкнулся с «фиатом», летчик выпрыгнул с парашютом
5	3	CA-030	Франсиско Винялс Гуаро (Francisco Viaals Guaro)	Самолет столкнулся с «фиатом», летчик выпрыгнул с парашютом
6	2	CA-052	Фернандо Уиллинс Леон (Fernando Willins Leon)	Летчик погиб
7	2	CA-038	Альфредо Дэальберт (Alfredo Dealbert)	Самолет поврежден при посадке

Однако приведенные данные противоречат отечественным документам, согласно которым к утру следующего дня четверо летчиков вернулись на свои аэродромы. Общая картина потерь, по дневнику боевых действий, выглядит следующим образом: 2 И-15 столкнулись с «фиатами»; 1 И-15 столкнулся, летчик не знает с кем; на 1 И-15 остановился мотор, и на вынужденной посадке он скапотировал; 3 И-15 пропали без вести.

Националисты заявили о 4 сбитых И-15, немецкие летчики — еще о 3 республиканских истребителях. Франкистский ас Анхель Салас Ларрасабаль (Angel Salas Larrazabal) в этом бою подбил И-15, пилот которого явно был ранен. Салас попытался принудить республиканского летчика к посадке, и это у него наверняка получилось бы, но неожиданно появившийся «мессершмитт» добил поврежденный И-15. Иностранные исследователи считают, что на этом самолете погиб Бенигно Доминго Уэсо (Benigno Domingo Hueso), а автором «героической» победы называют немецкого летчика Шеллмана, который таким образом сбил свой третий самолет.

Потери националистов составили 2 «фиата», найденные сгоревшими, и предположительно 1 Bf 109. Кроме этого, было замечено падение еще 2 «фиатов». Франкисты признали потерю 1 «фиата» (б/н 3-104), пилот Хосе Хурадо Гонсалес (Jose Jurado Gonzalez) погиб.

Две эскадрильи И-15 перебазировались из Помара в Сайдин. Две эскадрильи И-16 и две эскадрильи СБ, базировавшиеся соответственно в Альменаре и Вильяфранке, из-за плохого состояния аэродромов не летали.

25 марта

АФ. 24 И-15 и 13 И-16 штурмовали войска противника на шоссе Осера — Бухаралос. 5 И-15 получили сильные повреждения от зенитного огня. Один из них сел вынужденно на своей территории и сгорел. Два других произвели посадки на аэродромах Кандаснос и Сайдин, еще два с большим количеством пробоин смогли долететь до своего аэродрома.

К вечеру две эскадрильи И-15 перебазировались из Сайдина в Балагер. Группа Р-Зет была перебазирована на второстепенный Эстремадурский фронт. Испанская эскадрилья СБ (8 машин) и советская (5 самолетов) перебазировались в Сельру, 6 СБ временно остались в Бельпуиге.

Три из четырех республиканских авиеток при перелете из Реуса в Валенсию, видимо, из-за потери ориентировки сели на аэродром Мас-дела-Матас. Противника там еще не было, но самолеты были блокированы группой «фиатов» под руководством Саласа. Позже все эти самолеты были захвачены противником, а 9 человек пилотов и пассажиров попали в плен. Четвертый самолет благополучно перелетел в Валенсию.

26 марта

АФ. 9 СБ под прикрытием 23 И-15 и 19 И-16 бомбили противника в районе Бухаралоса.

Во втором вылете участвовали 4 СБ и 33 И-16. В районе Кастельсераса произошла встреча с группой бомбардировщиков противника, прикрытых «фиатами» и «мессершмиттами». Атака республиканских истребителей заставила противника сбросить бомбы, не доходя до цели. Потерь в бою не было, но 1 СБ врезался в гору в районе Арбусита, весь испанский экипаж погиб.

Франкисты потеряли от зенитного огня 2 «фиата» (б/н 3-86 и 3-114) из эскадрильи 3-G-3. Пилоты — Мануэль Гарсиа Диас (Manuel Garcia Diaz), Антонио Фигероа Фернандес (Antonio Figueroa Fernandez) — погибли.

Остававшаяся в Бельпуиге эскадрилья из 6 СБ перелетела в Сельву. Две эскадрильи И-16 из Альменара и два звена И-16 из Сабадели перебазировались в Лериду.

27 марта

АФ. В течение дня республиканская авиация совершила 5 групповых вылетов. В первом — 10 СБ под прикрытием 22 И-15 и 36 И-16 бомбили

франкистские войска. Во втором вылете противника бомбили 9 СБ под прикрытием 31 И-16. Боевых потерь не было, но в воздухе столкнулись 2 И-16, испанские летчики спаслись на парашютах. В третьем вылете 23 И-15 и 29 И-16, поднявшиеся на перехват в районе Лерида — Фрага, провели безрезультатный бой с 30 «фиатами» и 20 Bf 109. В четвертом — 11 СБ под прикрытием 21 И-15 и 22 И-16 бомбили противника. И-16 атаковали встретившиеся двухмоторные самолеты противника.

После боевых вылетов три эскадрильи И-16 приземлились в Бельпуиге, одна эскадрилья И-16 — в Реусе, две эскадрильи И-15 — в Сервере, одна эскадрилья осталась в Балагере.

Вечером до 20 бомбардировщиков противника бомбили город Лериду и расположенный возле него аэродром. Поднявшиеся с аэродрома Балагер И-15-е сбили 1 двухмоторный бомбардировщик, который упал между Леридой и Фрагой. На аэродроме противником были уничтожены 2 ремонтировавшихся И-16.

Эффективность республиканских бомбовых ударов была оценена республиканским командованием невысоко. СБ из-за сильного огня зенитной артиллерии приходилось летать на 4 тысячах м, но при этом многие самолеты получали пробоины от осколков зенитных снарядов. Противник же без всякого противодействия зенитной артиллерии республиканцев бомбил с 1 тысячи м, снижаясь иной раз до 300—500 м. Сил республиканских истребителей явно не хватало: самолеты изношены, летчики измотаны воздушными боями и постоянным перебазированием.

28 марта

АФ. 23 И-15 и 26 И-16 штурмовали наземные войска.

Две эскадрильи И-15 перелетели из Балагера в Ангесуэлу.

От зенитного огня в районе Фреснеда-де-ла Сьерры были потеряны 2 «савойи» SM.79 итальянской 289-й эскадрильи, которые пилотировали командир эскадрильи Т. Парини (T. Parini) и Ф. Коззолино (F. Cozzolino). Экипажи обеих машин погибли.

АФ. Р-Зет сделали 27 вылетов против наземных войск в районе Алькала-ла-Реаль.

Таблица 43

Базирование республиканских ВВС к вечеру 28 марта 1938 г. [70]

		Аэродром
Группа И-16	2 эскадрильи	Бельпуиг
	2 эскадрильи	Реус
Группа И-15	2 эскадрильи	Ангесуэла
		Сервера
Группа СБ	2 эскадрильи	Сельва
Группа Р-Зет	2 эскадрильи	Ходар

29 марта

АФ. В воздушном бою, начавшемся в 15.20 в окрестностях Лериды, встретились 23 И-15 и 26 И-16 с двухмоторными бомбардировщиками и Bf 109. По отечественным документам, в этом бою был сбит 1 бомбардировщик, который упал западнее Лериды (тип самолета установить не удалось), и 3 Bf 109. Два «мессершмитта» были сбиты И-16, один — И-15. Еще 1 «мессершмитт» ушел *«со снижением и с дымом»*.

Вечером состоялся второй бой. 1 двухмоторник противника имел несчастье в районе Альбалате встретиться с 22 И-15 и 32 И-16, прикрывав-

шими наземные войска. Самолет был сбит и совершил вынужденную посадку. Несколько И-15 добили его уже на земле.

Два звена И-16 летали на разведку.

«Легион Кондор», не сообщая о собственных потерях, заявил об одной победе над И-15. Некоторые иностранные источники говорят о потерянном немцами в этот день He 111, но без уточнения подробностей.

Республиканская авиация в этот день потерь не имела.

К концу дня в строю было 32 И-16 и 25 И-15.

30 марта

АФ. СБ (14 и 11 машин) под прикрытием истребителей (23 И-15, 27 И-16 и 28 И-16) два раза бомбили войска противника, встреч в воздухе и потерь не было. Две эскадрильи И-16 после вылета произвели посадку на новом аэродроме Реус.

Зенитным огнем сбит итальянский самолет Breda Ba.65, пилот Умберто Коппини (Umberto Coppini) погиб.

ЮФ. 7 бомбардировщиков противника поддерживали наступление пехоты на Алкала-ла-Реаль.

Для «Легиона Кондор» началась полоса неудач: менее чем за неделю произошло три столкновения самолетов. В этот день столкнулись на посадке 2 He 51 из 3.J/88, оба пилота, к-н Х. Херинг (H. Hering) и л-т М. Михаелис (M. Michaelis), погибли.

31 марта

АФ. 28 И-15, 25 И-16 в первом вылете и 28 И-15, 28 И-16 во втором прикрывали свои войска и штурмовали противника. Несколько И-15 получили пробоины от огня с земли.

Испанское звено И-16 производило разведку в районе Барбастро — Сариньена — Лерида. 1 самолет не вернулся из вылета, летчик пропал без вести.

Противник на АФ не действовал.

АПРЕЛЬ

В начале месяца из СССР прибыла группа в составе 42 летчиков-истребителей, а также партия из 31 нового истребителя И-16 тип 10 и 31 СБ. Основные отличия И-16 тип 10 от типов 5 и 6 заключались в новом, чуть более мощном двигателе М-25В, неподвижном козырьке кабины пилота, новом прицеле, якобы усилении конструкции самолета* и дополнительными двумя пулеметами ШКАС** над мотором. Новые СБ также отличались от предыдущих, однако в чем именно заключалось отличие, в документах не указывается, вероятно, на них стояли новые двигатели М-100А.

Таблица 44

Состав группы советских летчиков-истребителей прибывших в Испанию в апреле 1938 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	К-н Анащенко И. С.	К/о 57 иаэ 142 иаб БВО	05.08.38 г.	По ранению
2	Л-т Андреев В. Д.	М/л 72 иаэ 65 иаб КВО	05.08.38 г.	
3	Ст. л-т Башмаков П. Д.	К/о 107 иаэ 83 иаб БВО	23.08.38 г.	
4	Л-т Бобров В. И.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО	13.08.38 г.	
5	Л-т Будим Ф. З.	Л-к 57 иаэ 142 иаб БВО	18.05.38 г.	Из-за отказа лететь на фронт
6	Л-т Вараксин П. И.	Л-к 56 иаб КВО	18.05.38 г.	Из-за отказа лететь на фронт

* Вскоре после начала эксплуатации новых истребителей оказалось, что проблема прочности крыла, о которой только-только забыли, возникла вновь и с той же остротой, как и в случае с И-16 тип 6.

** Согласно иностранным данным, проблемы с регулировкой оружия на самолетах этой партии решить так и не удалось. В бой И-16 тип 10 пошли с пулеметами ПВ-1 и синхронизаторами, ставившимися на И-15. Однако, согласно отечественным документам, на самолетах этой партии все же остались ШКАСы.

Окончание табл.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
7	Л-т Воропаев Д. Н.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	15.02.39 г.	По ранению
8	К-н Глушенков Н. Э.	И/тп 107 иаэ 83 иаб БВО	23.08.38 г.	
9	Л-т Голубев К. И.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	По болезни
10	Л-т Григорьев А. Г.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	По состоянию здоровья
11	Л-т Гурин М. М.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.38 г.	
12	Л-т Емельяненко М. И.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО	13.08.38 г.	
13	Л-т Жердев Н. П.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	03.09.38 г.	
14	Л-т Зубенко Ф. Н.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	10.06.38 г.	По состоянию здоровья
15	Ст-на Иванов Б. К.	Л-к 107 иаэ 83 иаб БВО	05.08.38 г.	По ранению
16	Л-т Качан Г. Д.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.38 г.	
17	Л-т Киселев Д. А.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.38 г.	
18	Ст. л-т Климов Л. А.	К/з 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в в/б 18.05.38 г.
19	Л-т Когрушев Г. А.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	05.08.38 г.	
20	Ст. л-т Колосков Н. Н.	К/о 57 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в в/б 13.05.38 г.
21.	Л-т Кухарев В. А.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО	18.05.38 г.	Из-за отказа летать на фронт
22	К-н Лантух А. П.	К/о 57 иаэ 142 иаб БВО	28.06.38 г.	По ранению
23	Л-т Ливанский Н. У.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	13.08.38 г.	
24	Л-т Мартыщенко Н. И.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в в/б 23.05.38 г.
25	Л-т Михайлов В. И.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО	13.08.38 г.	
26	Ст. л-т Панов А. Б.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	05.08.38 г.	По ранению
27	Л-т Позднышев Н. И.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.07.38 г.	По состоянию здоровья
28	Л-т Прокопенко Г. Н.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	22.09.38 г.	
29	Ст. л-т Пятин П. Е.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО	13.08.38 г.	
30	М-р Родин Ф. В.	К-р 57 иаэ 142 иаб БВО	15.09.38 г.	
31	Л-т Романов А. Г.	И/тп 35 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в а/к 21.06.38 г.
32	Л-т Романов Н. Н.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО	18.05.38 г.	Из-за отказа лететь на фронт
33	Л-т Самсонов Ф. А.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	28.06.38 г.	По ранению
34	Ст. л-т Семенов Н. В.	К/з 36 иаэ 56 иаб КВО	03.09.38 г.	
35	Л-т Сироченко А .К.	К/з 57 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в в/б 13.06.38 г.
36	Л-т Смирнов В. С.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.38 г.	
37	Л-т Сташков Н. И.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	28.06.38 г.	
38	Л-т Степанов А. М.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО	13.08.38 г.	
39	Л-т Турчин И. И.	К/о 35 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 23.05.38 г.
40	Л-т Шилин А. А.	М/л 107 иаэ 83 иаб БВО		Погиб в а/к 11.04.38 г.
41	Л-т Ярковой А. Н.	Л-к 57 иаэ 142 иаб БВО	03.09.38 г.	
42	Л-т Яшин С. К.	М/л 57 иаэ 142 иаб БВО		Погиб в в/б 13.05.38 г.

В настоящее время известно, что из прибывшего пополнения были сформированы две эскадрильи И-16. 5-ю эскадрилью возглавил Николай Глушенков, 2-ю — Федор Родин. Шесть летчиков, в том числе Иван Анащенко, Никифор Ливанский, Василий Михайлов и Николай Жердев, были направлены в эскадрилью И-15 и уже 12 апреля участвовали в воздушном бою. Анащенко был сбит зенитным огнем и после выхода из госпиталя был отправлен на родину. Остальные летчики воевали на И-15 до начала июня 1938 г., после чего были переведены на И-16. Глушенков в период с 25 мая по 10 июня болел, а с 30 июня вводил в строй новую группу истребителей, выполнял обязанности командира группы. Обязанности комэска в этот период выполнял летчик Георгий Прокопенко.

Прибывшая группа летчиков в целом оказалась самой «неудачной». Несмотря на то что многие летчики были не первого года службы, налет в частях большинства из них до прибытия в Испанию находился в диапазоне 30—40 часов [16] (25—60 часов налета на И-16 [25]). Приступив

10 апреля к тренировкам, группа сразу же начала нести потери. А новые самолеты были настолько плохи, что привести их в более-менее боеспособное состояние удалось только к 22 апреля. К этому времени часть летчиков настолько разочаровалась в истребителе И-16, что просто-напросто отказалась от участия в боевых действиях. Какими-либо другими причинами объяснить массовый отказ летать на фронт вряд ли возможно. Всего в категорию «трусов» в документах было записано 6 пилотов — Будим Ф. З., Вараксин П. И., Кухарев В. А., Романов Н. Н*., Зубенко Ф. Н. и Григорьев А. Г. [21]** Жалуясь на здоровье эти летчики не сделали ни одного боевого вылета, исключение составляют Зубенко и Григорьев, которые все же смогли совершить несколько вылетов. Не летал также заболевший Голубев К. И.

В отечественных документах отмечается, что за 23 летных дня в период с 10 апреля по 23 мая 1938 г. из строя выбыло 23 летчика: 6 — по трусости, 2 — по болезни, 4 — погибло в бою, 2 — пропали без вести, 1 — погиб на тренировке, 7 — ранено в бою и 3 — ранено в авариях. Двое из раненых пилотов спустя некоторое время вернулись в строй [21].

Потери в самолетах И-16 за этот же период времени выглядели следующим образом: 9 самолетов — потеряно безвозвратно, 14 аварий и 13 поломок было совершено после воздушных боев, а также было «сожжено» 2 мотора. Ввиду отсутствия тренировок в высотных полетах и на перегрузку за этот период было 4 случая потери летчиками сознания на высоте [21].

Все вышеперечисленные обстоятельства вынудили уже в мае 1938 г. начать сбор в Советском Союзе летчиков на смену этой группе. Прибывшие 20 июня летчики следующей группы к 20 июля практически полностью сменили летный состав, прибывший в начале апреля.

* Были отправлены в СССР 3 мая с «волчьим билетом»: *«Ходатайство состава: исключить из партии, изъять из ВВС и отдать под суд».*

** В конечном итоге этих летчиков откомандировали «по состоянию здоровья».

1 апреля

К этому моменту после начала франкистского наступления республиканцы потеряли 22 аэродрома.

АФ. СБ (11, 10 и 9 машин) под прикрытием И-16 (22, 22 и 20 машин) сделали 3 налета на противника. Встреча в воздухе с противником была только один раз — «фиаты» при появлении республиканских самолетов ушли.

Эскадрилья И-16, базировавшаяся в Реусе, вылетала на перехват 6 бомбардировщиков, атаковала их и заставила уйти.

Эскадрилья И-15, базировавшаяся в Сервере, вылетала против двухмоторного разведчика, но не догнала его.

26 И-15 патрулировали в районе Лериды.

Две эскадрильи И-16 из Реуса перелетели в Вальс.

2 апреля

АФ. И-15 сделали 27 вылетов на патрулирование в районе Лериды.

Две эскадрильи И-15 из Ангесуэлы два раза поднимались на перехват, но противника догнать не смогли.

1 И-15 летал на разведку фронта, и 1 СБ — на разведку Майорки.

И-16 не летали, производился осмотр матчасти.

В воздухе столкнулись 2 Не 111 из К/88: один экипаж из 4 человек погиб, второму бомбардировщику удалось совершить вынужденную посадку.

3 апреля

АФ. СБ (7 и12 машин) под прикрытием И-16 (27 и 30 машин) два раза бомбили войска противника.

И-15 (28 и 25 машин) два раза штурмовали противника. Во втором вылете в районе Бельпуиг 25 И-15 встретили франкистский двухмоторный самолет. Эпизод в документах отражен так: *«По-видимому, сбили, т. к. некоторые летчики видели, как он упал возле аэродрома Лерида»*. В этом вылете встретился еще один самолет противника, который смог уйти.

Две эскадрильи И-16 из Ангесуэлы вылетали на перехват.

К вечеру в строю было 33 И-16 и 34 И-15.

4 апреля

АФ. Вылетевшие на задание 12 СБ вернулись из-за низкой облачности.

И-15 (28 машин) один раз под прикрытием 27 И-16 и два самостоятельно (26 и 23 машины) штурмовали войска противника.

Вечером группа И-15 перебазировалась на аэродромы Вендрель и Вильяфранка.

В воздухе столкнулись 2 Bf 109 из 1.J/88. Летчик Фритц Аве (Fritz Awe), имевший на счету три победы, погиб. Самолет его ведомого Адольфа Борхерса (Adolf Borchers) произвел вынужденную посадку.

5 апреля

АФ. 27 И-15 штурмовали наземные войска.

СБ из-за низкой облачности в районе аэродромов не летали.

В авиамастерских города Реуса франкистскими бомбардировщиками было повреждено 3 СБ.

На республиканский аэродром Кампороблес по ошибке сел «фиат», итальянский летчик был взят в плен.

6 апреля

АФ. В районе Лериды группа из 12 СБ, 30 И-15 и 32 И-16 встретила одиночный «фиат». И-15 сбили самолет противника.

Во втором ударе по противнику в районе Гандесы участвовали 11 СБ, 28 И-15 и 32 И-16. При возвращении на аэродром в районе Реуса загорелся И-15, летчик-испанец погиб вместе с самолетом. Возможно, это было следствием боевых повреждений, так как И-15 в этом вылете штурмовали противника.

7 апреля

АФ. 12 СБ под прикрытием И-16 (30 и 29 машин) два раза бомбили противника. 1 бомбардировщик был подбит зенитной артиллерией и произвел посадку на аэродром Прат.

Огнем зенитной артиллерии сбит Do 17, экипаж в составе Макса Кендела (M.Kendel), В. фон дер Дриша (W. von der Driesch) и П. Биркхофена (P. Birkhofen) погиб.

8 апреля

АФ. Произошел воздушный бой между 11 И-16, летавшими на разведку дороги Тортоса — Гандеса, и 30 «фиатами». 1 И-16 был сбит, летчик-испанец выпрыгнул с парашютом и спустился, по-видимому, на территорию противника. Республиканскими летчиками было заявлено об 1 сбитом истребителе. В действительности был поврежден «фиат» (б/н 3-61) аса-националиста Ангела Саласа, который сумел благополучно произвести вынужденную посадку.

9 апреля

Республиканская авиация, включая СБ и Р-Зет, произвела 100 самолето-вылетов для воздушного парада над Барселоной.

АФ. 9 СБ под прикрытием 24 И-16 бомбили противника.

19 И-15 и 16 И-16 прикрывали свои войска и штурмовали противника в районе Тортосы.

Два звена И-16 из Вальса перелетели в Сельву и Фигерас для прикрытия этих аэродромов.

10 апреля

АФ. 12 СБ под прикрытием 24 И-16 летали на бомбардировку.

«На аэродроме Сельра новый летный состав приступил к тренировочным полетам на старых и новых И-16, ввод в строй новых самолетов задерживается из-за неотлаженности пулеметных установок для стрельбы через винт». Кроме того: *«Ввод в строй 5-ти новых «СБ» задерживается из-за отсутствия некоторых предметов вооружения»* [70]. Что подразумевалось под «предметами вооружения» — неизвестно.

2 He 51 из J/88 получили сильные повреждения от зенитного огня и совершили вынужденные посадки на своей территории.

11 апреля

АФ. 6 СБ под прикрытием 22 И-16 бомбили противника.

27 И-15 и 23 И-16 прикрывали свои войска и штурмовали противника.

Новое пополнение летчиков-истребителей, не успев вступить в бой, понесло первые потери: *«На высоте во время пилотажа у самолета, по-видимому, поломалась консоль крыла. Самолет стал разрушаться в воздухе, после чего перешел в штопор и очень быстрым вращением врезался в землю около аэродрома. Кроме того, за истекшие два дня во время тренировки наших летчиков поломаны при посадке три новых самолета «И-16» и один старый «И-16»* [70]. Виновником трагедии стал новый «усиленный» И-16 тип 10 (з/н 102116). Погиб л-т Алексей Шилин.

12 апреля

АФ. 12 СБ под прикрытием 24 И-16 бомбили противника.

В районе Балагера произошел воздушный бой. 36 И-15, в числе летчиков было шестеро советских новичков, встретились с 5 «фиатами». Без потерь было сбито 3 истребителя противника, два из которых упали на республиканской территории. В иностранных публикациях удалось найти информацию о том, что в этот день воздушный бой провели He 51 из J/88, 1 из которых был сбит и произвел вынужденную посадку на своей территории. Его пилот Вальдемар Герстманн (Waldemar Gerstmann) получил ранение. Скорее всего, этот бой происходил не с летчиками из «Легиона Кондор», а с националистами из 1-G-2, также летавшими на He 51. Согласно иностранным данным, примерно в это же время от зенитного огня погибли пилоты этой группы Хулио Арагон (Julio Aragon) и Хосе Хименес Гэрра (Jose Jimenez Guerra). Участвовал ли Герстманн в совместном вылете с франкистами или он был сбит зенитным огнем — неизвестно.

Огнем зенитной артиллерии в районе Эбро была сбита «савойя» SM.79 из 289-й эскадрильи, которую пилотировал О. Ровис (O. Rovis). Весь экипаж — шестеро итальянцев — погиб.

Одна из двух сформированных советских эскадрилий в составе 15 И-16 перелетела с аэродрома Фигерас на аэродром Сабадель: *«Где будет заканчиваться регулировка и пристрелка вооружения, которая сильно задерживается».* Вторая эскадрилья И-15 осталась в Фигерасе.

13 апреля

АФ. 12 СБ летали на бомбардировку без истребительного прикрытия. В полете были встречены бомбардировщики противника в сопровождении Bf 109. Воздушного боя не состоялось.

Второй вылет 6 СБ сделали под прикрытием 34 И-15 и 23 И-16.

Зенитным огнем был сбит франкистский бомбардировщик «савойя».

14 апреля

АФ. 23 И-16, прикрывавшие 12 СБ, в районе Сан-Матео встретились с 40 «фиатами». По республиканским данным, без потерь было сбито 4 «фиата». Одним из сбитых и погибших летчиков был итальянец Джузеппе Ло Моро (Giuseppe Lo Moro)*, совершавший свой 68-й боевой вылет.

Вторая новая советская эскадрилья И-16 перелетела с аэродрома Фигерас на аэродром Кастельяр. На посадке произошла катастрофа. Самолет, вероятно, попал в воронку, залитую дождем, и скапотировал. Летчик л-т Дмитрий Воропаев получил тяжелейшие повреждения позвоночника**.

Бомбардировщиками противника на аэродромах Видрерас и Сельва были выведены из строя 2 Р-Зет и 1 СБ.

Эскадрилья И-16 из Реуса перелетела в Вальс, эскадрилья Р-Зет — из Видрераса в Вич, советская эскадрилья СБ — из Сельвы в Эспонелью.

* По иностранным данным, Ло Моро погиб в воздушном бою 15.04.1938 г.

** После аварии Воропаев оправиться так и не смог. Он долго лежал в госпитале в Барселоне, затем был переправлен во Францию и только в 1939 г. попал на родину. В общей сложности ему сделали семь операций, во время последней, 11 мая 1940 г., он умер.

15 апреля

АФ. 2 СБ летали на разведку, 9 Р-Зет бомбили войска противника. 9 СБ в сопровождении 28 И-16 и 25 И-15 бомбили противника в районе Сан- Матео.

Республиканская авиация, действовавшая на АФ, была разделена на две группировки. Две советские эскадрильи СБ, две «старые» советские эскадрильи И-16 и эскадрилья И-15 (№ 1) смешанного состава остались в Каталонии. Три эскадрильи И-16 (№ 1, № 3 и № 4), две эскадрильи И-15 перелетели на аэродромы Вистувелья, Вильяфамес, Сагунто и Кастельон-де-ла Плана (Кастельон), расположенные в провинции Валенсия. Все эти эскадрильи были укомплектованы испанскими летчиками.

В этот же день истребители с этих аэродромов приступили к боевой работе. Во время одного из вылетов 2 И-15 столкнулись в воздухе. Оба пилота — Фульгенсио Мартинес Монтоя (Fulgencio Martinez Montoya) и, вероятно, Хосе Рекальде Гомес (Jose Recalde Gomez) — погибли.

Кроме упомянутых сил, в Каталонии находились и готовились вступить в бой и две советские эскадрильи истребителей И-16, но: *«Ввод в строй двух новых эскадрилий «И-16» осложняется заменой плоскостей у всех самолетов и регулировкой вооружения».* Причем на самолетах этой серии, видимо, не было возможности должным образом усилить крыло, как это было сделано на машинах, поступивших в 1937 г. Поэтому плоскости И-16 тип 10 полностью меняли на новые, изготовляемые на республиканских заводах с 1937 г. Но всех имеющихся в Каталонии запасов плоскостей не хватало. К вечеру 15 апреля плоскости были заменены только на пяти машинах. Замена крыльев на оставшихся истребителях была выполнена позднее.

16 апреля

АФ. 21 И-15 и 26 И-16 вылетали в район Сан-Матео для действия по наземным войскам.

17 апреля

Плохая погода. Республиканские самолеты не летали.

Противник совершил налет 30 бомбардировщиками на Картахену.

Согласно иностранным данным, в этот день началась операция «Нептун», осуществляемая «Легионом Кондор». В рамках операции предусматривалось нанесение бомбовых ударов по портам Картахена и Альмерия. Для этого утром 16 апреля 40 He 111 начали перебазирование с Арагонского фронта на юг Испании.

В условиях плохой видимости 1 бомбардировщик совершил вынужденную посадку, еще 1 He 111 разбился с экипажем и находившимися на борту двумя техниками, многие другие повернули назад. Всего к утру 17-го к нанесению ударов было готово 34 He 111, которые приняли участие в первом налете на Картахену. Днем вылет по этому порту повторили 25 самолетов, 9 других бомбардировщиков бомбили Альмерию. Было сброшено 82,5 тонн бомб, поврежден большой военный корабль*, потоплен торпедный катер, отмечены разрушения в портах. Потери националистов составили 1 сбитый зенитным огнем бомбардировщик (б/н 25 • 27; совершил вынужденную посадку на воду вблизи побережья, занятого франкистами, экипаж не пострадал) и поврежденный зенитным огнем, а затем истребителями И-15 He 111 (б/н 25 • 15), которому удалось дотянуть до базы. На следующий день бомбардировщики вернулись на АФ.

* В иностранной литературе встречается информация, что это был линкор «Хаиме I». Однако этот линкор затонул 17 июня 1937 г. в результате внутреннего взрыва.

18 апреля

АФ. На боевые задания летали 3 СБ и истребители (80 вылетов). 3 И-16 летали на разведку, остальные самолеты действовали по наземным войскам в районе Сан-Матео.

1 И-15 подбит огнем с земли и произвел вынужденную посадку на своей территории.

19 апреля

АФ. 21 И-15 и 8 И-16 штурмовали войска противника в районе Беникарло. 1 И-15 был подбит огнем с земли, летчик, раненный в ногу, сумел довести машину до аэродрома.

Два звена И-16 из Сельвы перелетели прикрывать город и порт Картахену.

Звено республиканских истребителей Dewoitine D.371 перебазировалось из Сельвы в Вилапуиг.

20 апреля

АФ. 40 истребителей штурмовали наземные войска в районе Санта-Магдалены. 1 И-15 был подбит огнем с земли, но раненый летчик сумел вернуться на аэродром.

8 СБ под прикрытием 44 истребителей бомбили противника в районе Сан-Матео.

ЮФ. 9 Р-Зет бомбили один из франкистских портов.

21 апреля

АФ. 27 истребителей нанесли удар по наземным войскам в районе Санта-Магдалены.

22 апреля

АФ. 8 СБ под прикрытием 18 истребителей бомбили противника в районе Сан-Матео.

В Каталонии советская эскадрилья из 15 новых И-16 после замены плоскостей и пристрелки оружия перелетела с аэродрома Сабадель на аэродром Вальс. Была сформирована новая испанская эскадрилья из 9 новых и 3 старых СБ, которая с улучшением погоды должна была перелететь в центральную Испанию на аэродром Касас-Ибаньес. Кроме того, в процессе формирования находились две советские эскадрильи на новых СБ.

Группа авиации в центральной Испании размещалась на следующих аэродромах: две эскадрильи И-15 (19 самолетов) в Кастельяре и Вильяфамесе, три эскадрильи И-16 (27 машин) в Вистувелья, Вильяфамесе и Сагунто, эскадрилья СБ (9 бомбардировщиков) перелетела из Лирии в Кампороблес. Эскадрильи Р-Зет с улучшением погоды должны были перебазироваться с Южного и Эстремадурского фронтов на аэродром Синаркас (68 км ю. г. Теруэля).

23 апреля

АФ. 5 Vultee V-1A, базировавшиеся на аэродроме Ласиньера, под прикрытием двух эскадрилий И-16 бомбили противника в районе Салсадельи.

В центральной Испании авиация произвела перебазирование. Две эскадрильи И-15 перелетели в Алькублас, две эскадрилии И-16 перелетели в Лирию, одна осталась в Сагунто, две эскадрильи Р-Зет — в Синаркас.

24 апреля

АФ. 6 СБ в сопровождении истребителей вылетали на бомбардировку дороги Теруэль — Кантавьеха. Из-за сильной облачности истребители на маршруте потеряли бомбардировщиков, которые выполняли задание самостоятельно. 2 СБ с испанскими экипажами назад не вернулись. В документах делается предположение о возможной потере сознания членами экипажа при полете на большой высоте или потере ориентировки с последующим падением или приземлением на территории противника.

Две эскадрильи И-16 и две эскадрильи И-15 вылетали по тревоге против сопровождаемого 4 Bf 109 разведчика He 111, появившегося в районе аэродрома Вильяфамес. В прошедшем бою получил ранение один из летчиков И-16.

Вечером две эскадрильи И-15 и одна эскадрилья И-16 вылетали на прикрытие наземных войск.

25 апреля

АФ. 9 Р-Зет, 18 И-16 и 21 И-15 действовали по наземным войскам в районе Тирига. Эскадрилья И-15 была атакована 6 Bf 109. Один из летчиков И-15 получил ранение, но сумел произвести посадку на свой аэродром Алькублас.

Одна эскадрилья И-16 вылетала на разведку в район Сан-Матео. Встреч с противником не было, но при подходе к своему аэродрому Лирия командир звена Игнасио Гандиа (Ignacio Gandia) решил «полихачить», но, не рассчитав, врезался в землю и погиб.

Согласно некоторым данным, в этот день испанские летчики из 3-й эскадрильи И-16 сбили 3 He 111 над Валенсией. Советскими документами эта информация не подтверждается.

26 апреля

Эскадрилья Р-Зет летала на разведку моря, других боевых вылетов не было.

На аэродроме Кампороблес во время тренировочных полетов разбит СБ, экипаж не пострадал.

27 апреля

10 Р-Зет летали на разведку моря.

28—30 апреля

Республиканская авиация не летала.

Противник произвел 50 боевых вылетов. 29 апреля был сбит зенитным огнем He 45 из 6-G-15.

30 апреля противник потопил в порту Барселоны пароход с грузом.

19. БОИ ПОД ВАЛЕНСИЕЙ (май — июль 1938 г.)

Франкисты продолжили начатое в конце апреля наступление на Левантском фронте (ЛФ)* в направлении Валенсии. Республиканцы упорно оборонялись, сводя на нет все усилия националистов. Тем не менее, хоть и без особых успехов, националисты повторяли попытки продвинуться вперед. Наиболее мощное наступление националистов началось 13 июля, но, в связи с переходом в наступление республиканцев на реке Эбро 25 июля, оно было остановлено.

* См. Введение.

22 мая республиканские войска начали наступательную операцию на Восточном фронте (ВФ)* в районе города Балагера (25 км с-в. Лериды), главной целью которой было отвлечение сил противника от наступления на Валенсию. Несмотря на то что операция длилась всего несколько дней и республиканцы не смогли захватить большую территорию и нанести ощутимый урон противнику, главная задача наступления была выполнена — Франко пришлось перебросить часть сил с ЛФ и приостановить наступление на Валенсию.

Для обеспечения балагерского наступления на ВФ в Каталонию были стянуты почти все боеспособные республиканские самолеты. Активность республиканской авиации в первый день операции — 258 самолетовылетов — была наивысшей в 1938 г.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

1 мая

1 СБ летал на разведку моря. 3 И-16 безрезультатно вылетали на перехват бомбардировщиков, бомбивших Реус.

2 мая

ЛФ: 4 И-16, взлетевшие с аэродрома Сагунто, сбили франкистский разведчик.

10 СБ в сопровождении 2 И-16 бомбили противника.

Звено И-16 в течение дня патрулировало над Барселоной.

Р-Зет произвели 9 вылетов на разведку моря.

3 мая

ЛФ: 10 СБ под прикрытием 13 И-16 бомбили противника в районе Теруэля.

Огнем ПВО было сбито 2 франкистских самолета. По западным данным, одним из этих самолетов был He 45 с испанским экипажем — Анхель Эрнандес Диас (Angel Hernandez Diaz) и Викториано Сантос Сантос (Victoriano Santos Santos).

4 мая

ЛФ. 5 СБ под прикрытием 21 И-16 бомбили противника в районе Кастельона.

4 И-16 вылетали на перехват разведчика, несколько раз его атаковали и, возможно, сбили.

3 И-16 патрулировали над Барселоной.

Республиканские зенитчики претендуют на 2 сбитых самолета. Зарубежные источники подтверждают потерю 1 He 51, пилот из J/88 Андреас Хестер (Andreas Hester) погиб.

5, 6 мая

Республиканская авиация не летала.

7 мая

ЛФ. 9 И-15 и 16 И-16 вылетали на разведку противника в районе Тирига.

8 мая

ЛФ. 9 Р-Зет и 20 И-15 штурмовали наземные части франкистов в районе Алкала-де-Чиверта,1 бомбардировщик был подбит огнем с земли, но смог вернуться на аэродром Кастельон.

1 СБ сбросил бомбы на франкистский аэродром Ла-Сения. Других полетов республиканская авиация, вероятно, не совершала.

Противник действовал активно.

9 мая

Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

10 мая

ЛФ. 18 Р-Зет и 43 истребителя действовали по наземным войскам в районе Портелья.

Противник совершал разведывательные полеты.

11 мая

ЛФ. 9 Р-Зет и 43 истребителя действовали по наземному противнику в районе Синкторреса.

Вечером 23 истребителя повторили налет, при возвращении имел место бой с разведчиком из A/88, прикрытым «мессершмиттами». По отечественным данным, бой был безрезультатным. Немецкие истребители записали победу над И-16.

12 мая

ЛФ. 5 испанских летчиков на И-16 вылетели в район Ла-Иглесуэла-дель-Сид на разведку. Над вражеской территорией они встретились с большой группой «фиатов» (до 50 машин). 4 истребителя отвернули и ушли, не вступив в бой. 1 И-16 пошел в атаку. Возможно, перед своей гибелью отчаянный пилот все же успел сбить 1 самолет неприятеля. По иностранным данным, в этот день был сбит He 51 из 1-G-2, пилотировавшийся Мариано Куадра Мединой (Mariano Cuadra Medina). Имя погибшего республиканца — неизвестно.

В течение дня звено И-16 с аэродрома Сагунто два раза вылетало на перехват разведчика. Результаты этих вылетов не уточняются. Однако, по

зарубежным данным, в этот день был сбит националистский He 45 с экипажем: Феликс Бермудес де Кастро (Felix Bermudez de Castro) и Делгадо Валле (Delgado Valle).

Вечером 40 истребителей прикрывали наземные войска, одновременно 4 самолета (тип которых в документах не указан) бомбили противника.

В центральную Испанию из Каталонии перебазировались обе советские эскадрильи И-16 (30 машин) — на аэродром Вильяр, испанская эскадрилья СБ (14 самолетов) — на аэродром Касас-Ибаньес.

13 мая

ЛФ. В районе Теруэля произошел крупный воздушный бой. 51 республиканский самолет вступил в ожесточенную схватку с 40 «фиатами». В районе боя было также отмечено присутствие группы «мессершмиттов», в схватку, однако, не вступавших. Вероятно, немецкие летчики надеялись увеличить число побед за счет республиканских истребителей, вышедших из боя, но на этот раз их надежды не оправдались. Подробностей боя найти не удалось, известно только, что схватка продолжалась 20 минут. Было сбито 2 И-16. Погибли ст. л-т Николай Колосков и л-т Семен Яшин. Позднее обломки истребителей с телами летчиков были найдены на республиканской территории. Два советских летчика были ранены: с легким ранением ноги Петр Башмаков произвел посадку на аэродром Вильяр. Алексей Панов, увлекшийся преследованием «фиата», оторвался от строя и подвергся атаке других самолетов противника. В результате летчик с трудом долетел на сильно поврежденной машине до аэродрома Сагунто, где, не выпуская шасси, произвел посадку*.

В этом бою было сбито 8 «фиатов», обломки 5 самолетов были найдены позднее на республиканской территории. Националисты, участвовавшие в этом бою, заявили о 4 сбитых И-16.

Две эскадрильи И-15 (32 самолета) взлетели с каталонских аэродромов Вильяфранка и Сан-Педро, чтобы перелететь на аэродром Алькублас на Левантском фронте. В районе Валенсии многие летчики, в том числе командир истребительной группы Василий Котров, потеряли ориентировку и произвели вынужденные посадки, при которых четверо испанских летчиков попали в аварии, один из них — Хосе Менендес Мартинес (Jose Menendez Martinez) — погиб.

Огнем ПВО над Барселоной ночью был сбит франкистский гидросамолет.

СБ на боевые задания не летали: *«Все русские эскадрильи «СБ» в составе 20 самолетов на аэродроме Фигерас и Сельра производили испытание новых самолетов и тренировочные полеты».*

* В Испании Алексей Панов в боевой строй уже не вернулся и из госпиталя был отправлен на родину.

14 мая

ЛФ. 12 СБ в сопровождении 15 И-16 бомбили аэродром Кауде.

9 Р-Зет и 40 истребителей действовали по наземным войскам в районе Ла-Иглесуэла-дель-Сида. 1 Р-Зет был подбит зенитным огнем и сел вынужденно на своей территории в 30 км от Теруэля.

«Патруль» И-16 с аэродрома Сагунто два раза вылетал против разведчика, сопровождаемого 2—3 Bf 109. Когда группа противника появилась в третий раз, два «патруля» (7 И-16) перехватили двухмоторный разведчик (Do-17), прикрытый 2 «мессершмиттами». Разведчик был подбит, а 1 Bf 109 сбит. Наземные наблюдатели зафиксировали падение «мессершмитта» в воду. Однако и немцам удалось произвести внезапную атаку республиканцев. Экехардт Прибе (Eckehardt Priebe) смог незамеченным подойти сзади к республиканским истребителям и с близкой дистанции от-

крыть огонь. Некоторые летчики на И-16 привезли на свои аэродромы много пробоин на самолетах, но в конечном итоге все вернулись назад.

Прибе записал на свой счет одну победу. О потерях националистов в этом бою в западных источниках информация отсутствует.

В Каталонии «патруль» И-16 в районе Барселоны перехватил 2 франкистских гидросамолета, 1 из которых был сбит и упал в море недалеко от берега, второй скрылся в облаках.

Националисты от огня с земли потеряли He 45 с экипажем в составе Серафина Серра Пухасона (Serafin Serra Pujazon) и Феликано Родригэса Хименеса (Felicano Rodriguez Jimenez).

15 мая

Погода стала портиться.

Девятка СБ совершила 2 вылета. Первый вылет под прикрытием 23 И-16, второй — 22 И-16.

16—17 мая

Нет данных. Вероятно, из-за плохой погоды боевых вылетов не было.

18 мая

Произошло 2 боя с Bf 109. Две советские эскадрильи И-16 (26 машин) сопровождали испанскую эскадрилью СБ (9 самолетов), вылетевшую на бомбардировку противника в районе Сан-Матео. Заход на бомбардировку производился со стороны моря, но из-за *«плохого штурманского вождения»* СБ с первого раза на цель не вышли. Самолеты ушли на второй заход, однако он был выполнен не лучше первого. К моменту начала третьей попытки группа СБ и И-16 кружила над территорией противника уже около 50 минут. Конечно, в воздухе появились истребители противника. Командир J/88 Хандрик на своем «мессершмитте» сбил истребитель из замыкавшего звена Сергея Плясова. Пули пробили бронеспинку, И-16 упал и разбился на территории противника. Погибший летчик ст. л-т Леонтий Климов был идентифицирован противником как американец.

Второй бой произошел в районе Кастельона. 36 И-15 и И-16 вылетели по тревоге против He 111 и Bf 109. Бой продолжался около 45 минут. В ходе боя было потеряно 2 И-16: один был сбит, второй потерпел аварию, кроме этого 4 И-16 сели вынужденно на своей территории из-за полной выработки горючего. Сбитым оказался к-н Алексей Лантух, который, покидая самолет, сломал руку и приземлился на парашюте на республиканской территории. При приближении к нему республиканских солдат Алексей принял их за франкистов и открыл огонь. Отстреливаясь, летчику удалось оторваться от преследователей и скрыться в горах, где он и был найден через день.

Во время боя произвел вынужденную посадку Георгий Качан. Пытаясь отогнать «мессершмитт», атаковавший товарища, он сам попал под удар другого «мессершмитта». В результате самолет получил 16 пробоин. Летчик вышел из боя управляемым штопором, но через несколько минут мотор заглох, и Качану ничего не оставалось, как произвести посадку на фруктовый сад. Машина при этом была разбита, а пилот получил вывих плеча.

Так же, производя посадку без горючего, получил травму Федор Самсонов*. Республиканскими летчиками было заявлено о 5 или 6 сбитых Bf 109, два из которых упали в море (наблюдатели с земли подтвердили падение в море 2—3 самолетов). 22 мая, согласно документам, в районе происшедшего боя были найдены 3 сбитых Bf 109. Иностранные источники

* После этого Самсонов попал в госпиталь, а затем — на родину.

эти потери не комментируют. Немецкие летчики претендуют на одну подтвержденную победу над И-16 и две неподтвержденные.

8 СБ под прикрытием 15 И-16 бомбили аэродром Кауде. Вызванный бомбардировкой пожар продолжался 4 часа.

3 И-16 вылетали на перехват разведчика Do 17, появившегося в районе Кастельона, и сбили его.

18 Р-Зет под прикрытием 30 И-15 действовали по наземным войскам.

22 И-15 и 25 И-16 вылетали на патрулирование.

19 и 20 мая

Плохая погода препятствовала вылетам обеих сторон.

21 мая

Испанские истребительные и бомбардировочные эскадрильи перелетели из центральной Испании в Каталонию, на Восточный фронт.

Таблица 45

Состав республиканских ВВС на Восточном фронте по состоянию на 21 мая 1938 г. [70]

Аэродром базирования	Самолеты	Подразделение
Вальс	20 И-16	2 «русские» эскадрильи (2-я и 5-я)
Вендрель	16 И-16	2 «испанские» эскадрильи (1-я и 4-я)
Вильяфранка	7 И-16	1 «испанская» эскадрилья (3-я)
Сан-Педро	21 И-15	2 эскадрильи
Манреса	16 И-15	2 эскадрильи, в одной — половина русские
Ла-Гаррига	10 Р-Зет	1 эскадрилья

Кроме того, на аэродромах Сельва и Эспонелья базировались 2 «испанские» и 2 «русские» эскадрильи СБ. Всего самолетов на ВФ (в Каталонии) — 41 СБ, 10 Р-Зет, 43 И-16 и 37 И-15.

22 мая

Несмотря на плохую погоду в районе аэродромов, республиканская авиация действовала с наивысшей активностью, сделав 258 самолето-вылетов, в том числе 50 — СБ и 18 Р-Зет. Противника в воздухе весь день не было не только на ВФ, но, вероятно, и на других фронтах.

5 СБ получили повреждения от зенитного огня. Пилот одного из бомбардировщиков, л-т Сергей Асаулов, был ранен осколком в ногу.

Истребители выполнили 6 вылетов на прикрытие СБ, 2 вылета на прикрытие Р-Зетов, 2 — на патрулирование и 7 — на штурмовку.

И-16 с аэродрома Вендрель перелетели на аэродром Бельпуиг, И-15 — с аэродрома Сан-Педро на аэродром Ангесуэла, а с аэродрома Манреса на аэродром Сервера, эскадрилья СБ — из Эспонельи в Фигерас.

23 мая

ВФ. В районе Балагера произошел крупный воздушный бой, длившийся около часа. 19 И-15, прикрывавших 9 Р-Зет, встретились с 20 «фиатами». Вскоре в бой вступили истребители, пришедшие на помощь своим: 11 И-15, 17 И-16 и 35 «фиатов». Спустя некоторое время в район боя подошла группа «фиатов» и группа из 17 СБ, 17 И-16 и 12 И-15.

Республиканцы заявили о 19—20 сбитых «фиатах» и 2 бомбардировщиках, в том числе 8 самолетов было сбито советскими истребителями

(одна победа за Никифором Ливанским на И-15), на одну победу претендуют стрелки СБ советской эскадрильи. Из всего заявленного числа сбитых «фиатов» летчиками точно были указаны места падения 10 машин противника на республиканской территории и 5 — на франкистской. До наступления темноты наземные войска нашли 4 «фиата» и 2 пилотов взяли в плен.

Со своей стороны, итальянцы* признали потерю только 3 «фиатов». Пилот Плачидо Боскелли (Placido Boschelli) погиб, а летчики Перикле Баруффи (Pericle Baruffi) и Альфонсо Карачиоло (Alfonso Caracciolo) попали в плен. Вероятно, с наступлением темноты летчикам других сбитых «фиатов» — «парашютистов было — как на параде», — вспоминал в своей книге Антонио Ариас — удалось скрыться, тем более что и местность, и обстановка позволяли сделать это.

* В этом бою участвовали итальянские авиагруппы «As de Bastos» и «Cucharacha».

Республиканцы в ходе боя потеряли 3 И-16, сбитыми истребителями, и 1 И-15, сбитый огнем с земли.

На И-16 погибли л-ты Никита Мартыщенко и Иван Турчин. Третий пилот И-16, л-т Борис Иванов, *«был сбит в воздухе, ранен и столкнулся с Фиатом»*, но смог выпрыгнуть с парашютом. Пилот сбитого И-15 Иван Анащенко с тяжелыми ожогами опустился на парашюте. Легкие ранения получили три испанских летчика. Итальянцы претендуют на уничтожение 5 И-16 и 6 И-15.

Вечером 9 СБ в сопровождении 11 И-16 и 9 И-15 с высоты 5 тысяч м бомбили противника. 5 СБ были повреждены зенитным огнем, 2 из них были направлены в заводской ремонт. Штурман л-т Алексей Тягунов был легко ранен.

10 И-15 вылетали на штурмовку противника. Звено И-16 два раза вылетало на разведку.

24 мая

СБ сделали 32 самолето-вылета без истребительного прикрытия на бомбардировку.

9 Р-Зет под прикрытием 18 И-15 бомбили противника. 1 Р-Зет, подбитый зенитной артиллерией, при возвращении с задания упал в районе Серверы.

Во втором вылете 9 Р-Зет действовали без истребительного прикрытия. 2 самолета вернулись с пробоинами от зенитного огня.

Истребители один раз штурмовали наземные войска и четыре раза вылетали на патрулирование. Один раз были замечены бомбардировщики в сопровождении «фиатов», которые быстро ушли на свою территорию.

Противник бомбил аэродром Сельва, погибло 2 и ранено 2 техника-испанца, 1 СБ был поврежден.

К вечеру в исправном состоянии находилось 34 И-16 и 36 И-15.

25 мая

СБ без истребительного прикрытия сделали 19 вылетов на бомбардировку. Четыре эскадрильи И-15 и две И-16 с аэродромов Бельпуиг, Ангесуэла и Сервера перелетели в Реус, Вендрель и Сан-Педро — *«для просмотра матчасти»*. В строю остались только три эскадрильи И-16: две советские на новых И-16 (№ 2 и № 5) и незадолго до этого сформированная эскадрилья № 3, укомплектованная испанскими летчиками.

26 мая

Утром 7 СБ под прикрытием 15 И-16 бомбили противника. 4 СБ получили пробоины от огня ЗА. Наиболее сильные повреждения обнаружены на самолете Николая Серебрякова.

Днем и вечером на выполнение боевых заданий СБ сделали 31 вылет, Р-Зет — 9 и истребители — 101.

Самолеты одновременно с выполнением боевых заданий произвели перебазирование. Истребители, перелетавшие 25 мая для осмотра матчасти, вернулись на свои аэродромы. Две советские эскадрильи СБ перебазировались на аэродромы Реус и Вендрель.

Противник действовал исключительно на ЛФ.

27 мая

В Каталонии стояла плохая погода.

Противник действовал только на ЛФ.

28 мая

ВФ. На боевые задания летали только СБ и Р-Зет, сделав 25 самолетовылетов.

Эскадрильи истребителей с аэродромов Бельпуиг, Ангесуэла и Сервера перелетели в Вендрель, Сан-Педро и Вильяфранка соответственно. Две советские эскадрильи СБ (16 машин) — в Фигерас.

29 мая

ВФ. 8 Р-Зет бомбили противника.

«Патруль» И-16, базировавшийся на аэродроме Прат и прикрывавший Барселону, два раза поднимался на перехват. В обоих случаях противник был безрезультатно атакован.

30 мая

6 СБ бомбили порт Пальма — 2 парохода загорелись.

ВФ. 9 СБ в сопровождении 26 И-16 нанесли удар по аэродрому Ла-Сения. В обоих вылетах на СБ были советские экипажи. При отходе от Ла-Сении 1 Bf 109 взлетел с этого аэродрома и атаковал отставший от строя на 500 м бомбардировщик. Прикрывавшие истребители не отразили атаку, и СБ получил 42 пробоины, стрелок Иван Моисеенко был ранен.

9 СБ, а затем 6 СБ бомбили наземные войска противника в районе Сорта. Шесть бомб упали на республиканские войска, в числе раненых оказались командир и начальник штаба 143-й бригады.

Истребительная авиация перелетела на ЛФ. Три эскадрильи И-16 (34 самолета) перелетели на аэродромы Лирия и Сагунто. Четыре эскадрильи И-15 (47 машин) — на Алькублас и Ласиньра.

8 бомбардировщиков «савойя» весьма точно бомбили порт Валенсии. Нефтеналивное судно «Дегем», 2 парохода — «Кабаналь» и «Марти» — были повреждены, 11 человек получили ранения.

31 мая

ЛФ. В районе Сарриона в течение 35 минут происходил воздушный бой 22 И-15 и 22 И-16, прикрывавших наземные войска, с 30 «фиатами» националистов, сопровождавших 17 двухмоторных бомбардировщиков. Было потеряно 3 И-15, но летчики (все — испанцы) остались живы. Один истребитель загорелся, у другого И-15 было перебиты тросы управления, пилоты спаслись на парашютах. Третий самолет из-за неисправности двигателя произвел вынужденную посадку на аэродром Саррион и был сожжен «фиатом». Еще один И-15 с остановившимся двигателем скапотировал при вынужденной посадке. Республиканскими летчиками было заявлено о 10 сбитых «фиатах», упавших в районе Саррион — Мора-де-Руби-

елос. На одну победу претендует Андрей Степанов в паре с испанским летчиком, на другую — Владимир Бобров. Наземные войска наблюдали падение 14 самолетов.

Националисты заявили о 8 сбитых И-15 и 2 И-16 без собственных потерь. О трех победах заявил ас Сальвадор. Судя по его описаниям, похоже, что он был единственным, кто в действительности уничтожил республиканские самолеты, включая И-15, сожженный на аэродроме.

Позднее произошел еще один воздушный бой. 6 И-16 пытались атаковать 3 бомбардировщика, прикрытых «мессершмиттами». Противник потерь не понес, но 1 республиканский самолет был подбит и при вынужденной посадке у аэродрома Сагунто сгорел, летчик-испанец не пострадал.

Вечером 20 И-15 и 18 И-16 вылетали против 18 «фиатов», штурмовавших республиканские войска в районе Сарриона. При появлении республиканских истребителей противник ретировался.

Зенитным огнем был сбит Не 51, пилот Фриц Лозигкайт (Fritz Losigkeit) из 3.J/88 выпрыгнул с парашютом и попал в плен.

ИЮНЬ

20 июня в Испанию прибыла последняя группа советских летчиков-истребителей.

Таблица 46

Состав группы советских летчиков-истребителей, прибывших в Испанию в июне 1938 г.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
1	Л-т Богданов Б. С.	С/а 56 иаб КВО	15.09.38 г.	По болезни
2	Л-т Богуславчик Л. Д.	Л-к 4 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 21.09.38 г.
3	Л-т Быковский С. Д.	И/тп 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
4	Л-т Венгерский Г. С.	К/з 4 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 18.07.38 г.
5	Л-т Волков В. С.	Ф/ш 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
6	Л-т Воробьев В. Ф.	Л-к 56 иаб КВО		Погиб в в/б 19.08.38 г.
7	Л-т Герасимов Н. С.	К/з 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
8	Ст-на Глушков П. Г.	Л-к 36 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
9	Л-т Горяинов Н. А.	К/з 2 иаэ 56 иаб КВО	12.10.38 г.	
10	Ст. л-т Грицевец С. И.	Л/и 8 школы пилотов КВО	26.10.38 г.	
11	Л-т Журавлев Н. П.	М/л 4 иаэ 56 иаб КВО	25.01.39 г.	По ранению
12	Л-т Зубарев И. И.	К/з 36 иаэ 56 иаб КВО	12.10.38 г.	
13	Л-т Зюзин В. В.	К/з 56 иаб КВО		Погиб в в/б 23.09.38 г.
14	Л-т Какутич И. И.	К/з 4 иаэ 56 иаб КВО	15.09.38 г.	
15	Л-т Коновалов А. Н.	М/л 35 иаэ 56 иаб КВО	04.10.38 г.	По ранению
16	Ст. л-т Коробков П. Т.	Л/и 8 школы пилотов КВО	26.10.38 г.	
17	Л-т Луковников С. А.	4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
18	Ст-на Максименков С. Л.	Л-к 2 иаэ 56 иаб КВО	04.10.38 г.	По ранению
19	Ст. л-т Неделин П. И.	К/з 8 школы пилотов КВО	04.10.38 г.	По ранению
20	л-т Онищенко М. В.	М/л 36 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
21	Л-т Павлов И. Н.	М/л 56 иаб КВО		Погиб в в/б 23.08.38 г.
22	Ст. л-т Романов Н. А.	К/з 8 школы пилотов КВО	05.09.38 г.	По ранению
23	Л-т Сапронов М. С.	К/з 4 иаэ 56 иаб КВО	04.10.38 г.	По болезни
24	Л-т Свергун И. Т.	М/л 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
25	Л-т Семенко В. М.	Пом. к-ра 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
26	Ст. л-т Старков В. В.	К/з 8 школы пилотов КВО		Погиб в а/к 27.09.38 г.
27	Л-т Туров А. Г.	М/л 4 иаэ 56 иаб КВО	04.10.38 г.	По ранению
28	Л-т Федосеев М. А.	К/з 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	

Окончание табл.

№ п/п	Звание, ф. и. о.	Должность и место службы до командировки в Испанию	Окончание командировки	Примечание
29	Л-т Филипченко Ф. В.	М/л 2 иаэ 56 иаб КВО	15.09.38 г.	По ранению
30	Л-т Фомин Н. Я.	М/л 4 иаэ 56 иаб КВО	26.10.38 г.	
31	Ст. л-т Хотелев И. С.	Л/и 8 школы пилотов КВО	26.10.38 г.	По ранению
32	Л-т Шаулов И. Г.	К/з 56 иаб КВО		Погиб в в/б 05.09.38 г.
33	К-н Шугуров И. Г.	К-р 4 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в в/б 18.07.38 г.
34	К-н Якушин В. Ф.	К-р 2 иаэ 56 иаб КВО		Погиб в а/к 20.07.38 г.

Все вновь прибывшие летчики воевали в Испании только на И-16. Первоначально в боевую работу в составе двух действовавших в Испании советских эскадрилий И-16 включились 18 пилотов, а в августе 1938 г., после прибытия последней партии И-16, появилась возможность обеспечить всех летчиков этой группы самолетами. Были сформированы две эскадрильи, одну из них возглавил Сергей Грицевец, вторую — Петр Неделин, их заместителями соответственно стали Павел Коробков и Виктор Семенко.

В составе группы было шестеро летчиков-инструкторов из 8-й школы пилотов*, расположенной в Одессе. Уровень летной подготовки этих пилотов был значительно выше, чем у большинства других советских летчиков.

* В документах встречается и другое название: «эскадрилья ВП и ВС КВО» (эскадрилья воздушного пилотажа и воздушной стрельбы).

1 июня

ЛФ 9 СБ под прикрытием 28 И-16 бомбили противника.

Зенитная артиллерия сбила 2 франкистских бомбардировщика, один из которых упал на республиканской территории.

По состоянию на этот день в строю находилось 44 И-16 и 41 И-15.

2 июня

ЛФ Рано утром 9 СБ с испанскими экипажами без истребительного прикрытия (22 И-16 патрулировали над линией фронта и должны были прикрыть возвращение бомбардировщиков) предприняли налет на аэродром Ла-Сения. К тому моменту в составе двух эскадрилий «мессершмиттов», по иностранным данным, оставалось 16 самолетов. Удачная бомбардировка могла бы значительно уменьшить их количество, но этого не случилось. СБ подходили к цели на высоте 6 тысяч м со стороны моря, на приглушенных моторах. Однако облачность перед целью заставила снизиться до 4800 м, а непосредственно у аэродрома в воздухе уже находились Bf 109, которые дали жесткий отпор. Первоначально огонь зенитной артиллерии расстроил боевой порядок бомбардировщиков, а одно оторвавшееся звено СБ было полностью уничтожено истребителями. При отходе бомбардировщики, преследуемые «мессершмиттами», пересекали линию фронта вне района барражирования И-16. 2 СБ произвели вынужденные посадки на своей территории, один из них при этом сгорел.

Немецкие истребители претендуют на 5 сбитых СБ, в том числе, л-т Курт Хайнрих (Kurt Heinrich) заявил об уничтожении 3 бомбардировщиков, 1 СБ записали на свой счет зенитчики. По иностранным данным, один экипаж СБ в составе Мингэли (Mingueli), Роблеса (Robles) и Каравакса (Caravaca) погиб. Члены экипажа второго бомбардировщика — Мигэль Баиле (Miguel Baile), Хусто Мартин Кальдерон (Justo Martin Calderon) и Дельгадо (Delgado) — выпрыгнули на парашютах и попали в плен. По отечественным документам, 1 экипаж погиб, 2 — опустились на парашютах на свою территорию и 2, совершивших вынужденные посадки, — остались невредимы. Стрелки бомбардировщиков претендуют на 1 Bf 109.

Вылет другой девятки СБ по аэродрому Кауде, а также 18 Р-Зет под прикрытием 20 И-15 прошел без потерь.

Не 51 из J/88 понесли очередную потерю от зенитного огня. Был сбит и погиб Мартин Хаупт (Martin Haupt).

3 июня

ЛФ: СБ сделали 18 боевых вылетов, истребители — 143, *«воздушных боев не было, хотя встречи с истребителями противника были»* — отмечено в дневнике боевых действий.

На Центральном фронте противник производил перебазирование авиации. Вследствие плохой погоды 7 «фиатов», летевших из Севильи, сели на республиканские аэродромы Алкала и 3 — на аэродром Гвадалахара. Задержать, правда, удалось только 2 «фиата» на аэродроме Гвадалахара.

В этот же день в республиканский штаб (какой именно штаб — документы не уточняют) был доставлен пленный немецкий летчик*.

* Возможно, это был сбитый днем ранее М. Хаупт, который, вероятно, погиб в плену.

4 июня

ЛФ: 18 Р-Зет вылетели для нанесения штурмового удара, но, не найдя аэродром Алькублас, место встречи с истребителями прикрытия, на цель не пошли и сбросили бомбы на своей территории.

6 СБ под прикрытием 24 И-16 два раза бомбили противника.

29 И-15 и 13 И-16 во время патрулирования над фронтом имели встречу с «мессершмиттами», но последние от боя уклонились.

По иностранным данным, в этот день в 41-м боевом вылете погиб итальянский пилот Дилио Никчиарелли (Duilio Nicchiarelli). Его Fiat CR.32 был сбит огнем с земли, летчик выпрыгнул с парашютом и, по одной версии, разбился, по другой, — попал в плен и был убит.

Противник в общей сложности 57 самолетами бомбил Барселону.

5 июня

ЛФ: 3 СБ летали на разведку, 6 СБ под прикрытием 14 И-16 бомбили противника, 25 И-16 патрулировали в районе Сагунто. Республиканская авиация потерь не имела.

Противник, вероятно, не летал.

6 июня

ЛФ: 6 СБ под прикрытием И-16 (25 и 23 машины) два раза бомбили противника в районе Барракаса. Сильным зенитным огнем несколько бомбардировщиков было повреждено. Легкое ранение получил штурман СБ л-т Василий Чугунов, а на самолете насчитали 18 пробоин.

4 бомбардировщика противника подожгли в Барселоне склады с 26 млн литров машинного масла и 8 млн литров газолина.

7 июня

ЛФ: 21 И-15 и 32 И-16 прикрывали войска в районе Альбокасера. При возвращении советская эскадрилья И-16 провела бой с семеркой Bf 109. В результате 1 «мессершмитт» был *«сбит, упал в районе Торебланка, сбитие другого самолета не подтверждается»*. Победу одержал Александр Романов. 1 И-16 получил несколько пробоин.

Во втором вылете на прикрытие 18 И-15 и 2 И-16 встреч с противником не имели.

В последнем, третьем вылете на прикрытие 20 И-15 и 19 И-16 встретились с несколькими «фиатами», обстреливавшими республиканские войска. После короткого боя «фиаты» ушли к себе.

18 Р-Зет под прикрытием 30 И-15 бомбили противника в районе Пуэбло-де-Вальверде. 2 Р-Зет были повреждены зенитным огнем.

Эскадрилья И-16, прикрывавшая Сагунто, сделала три вылета по тревоге.

ЛФ: 3 СБ с советскими экипажами летали на разведку.

8 июня

ЛФ: Шестерки СБ под прикрытием истребителей (21, 18 и 26 машин) три раза бомбили противника. В воздухе были встречи с «фиатами» и «мессершмиттами», которые в бой не вступали.

В районе Сиерра-Энгарсерана произошел воздушный бой. Группа из 21 И-15, прикрывавшая наземные войска, встретила 8 двухмоторных бомбардировщиков и 30 «фиатов» из группы «Gamba di Ferro». 3 И-15 были сбиты, всем пилотам удалось спастись на парашютах на своей территории. Среди сбитых был и Ромуло Негрин, сын премьер-министра Испании, который покинул подбитый самолет на парашюте уже во второй раз. Пилоты И-15 заявили о 7 сбитых «фиатах» и 1 бомбардировщике, упавшем на республиканской территории. Итальянские летчики претендуют на 10 сбитых И-15 и СБ.

Во втором вылете на прикрытие 28 И-15 и 12 И-16 встреч с противником не имели.

Зенитным огнем был сбит и погиб Эрих Байер (Erich Beyer) на He 51 из 4.J/88. Эта потеря переполнила чашу терпения командования «Легиона Кондор» — 14 июня 1938 г. 4.J/88 была расформирована, а 3.J/88 больше не привлекалась к боевым действиям и начала переучивание на новые «мессершмитты» модификаций C и D.

9 июня

ЛФ: СБ сделали 12 боевых вылетов, Р-Зет — 18 и истребители — 135.

Во время одного из вылетов на прикрытие наземных войск 33 И-15 и 14 И-16 видели 5 немецких истребителей. Противник ушел.

10 июня

ЛФ: На рассвете 10 SM.81 бомбили аэродром Алькублас и повредили на нем 2 И-15. Взлетевшие 10 И-15 и 7 И-16 атаковали противника, но потерь ему нанести не смогли.

В вылете на штурмовку 22 И-15 и 8 И-16 из 3-й эскадрильи в районе Адсанета — Усерас встретились с семеркой «мессершмиттов». В бою с республиканской стороны участвовали только И-16. Было потеряно 2 истребителя, погибли испанские летчики Антонио Диас Перес (Antonio Diaz Perez) и Педро Утрилля Эрнандес (Pedro Utrilla Hernandez). Республиканцы заявили о трех победах над Bf 109, которые были подтверждены наземными войсками. Немцы претендуют на две подтвержденные и одну неподтвержденную победу*.

Днем во время прикрытия наземных частей произошел еще один короткий, но безрезультатный бой между 23 И-15, 11 И-16 и «мессершмиттами».

Шестерки СБ в сопровождении истребителей (20, 14 и 20 машин) три раза летали на бомбардировку. В последнем вылете 6 СБ (ведущий испанец Леокалдио Мендиола) под прикрытием двух эскадрилий И-16 (9 машин из 2-й и 5 — из 5-й эскадрилий во главе с Николаем Глушенковым) после бомбардировки попали под сильный зенитный огонь. В результате тройка СБ отделилась от общего строя, от которой оторвался один бомбардировщик. Этот одиночный СБ был атакован и сбит 2 «мессершмиттами» в районе Алькора. Члены экипажа (летчик Василий Муравьев, штур-

* Очевидно, как это уже не раз бывало, падение своих самолетов было принято наземными войсками за сбитие самолетов противника.

ман Андрей Белицкий, стрелок Федор Парахин) получили ранения, но смогли спастись на парашютах. Истребители не смогли прикрыть бомбардировщик и его экипаж. К счастью, немцы, удовлетворенные победой, не стали расстреливать летчиков. Поскольку экипаж был советский, ему было куда пожаловаться — информация об инциденте ушла в Москву. В донесении, подшитом в дневник боевых действий, говорится: *«Группой И-16 по прикрытию СБ командовал капитан «Х»*, который заявил, что истребителей противника не видел»* [70].

Немецкие истребители заявили одну победу, записана на счет Г. К. Майера (H. K. Mayer), зенитчики националистов — две. 2 бомбардировщика вернулись с пробоинами от зенитного огня.

* Учитывая то, что летчиков-истребителей с фамилией, начинающейся на эту букву, в Испании не было, следует понимать «Х» как «икс».

II июня

ЛФ: 15 И-15 и 14 И-16 во время прикрытия наземных войск в районе Вильфамес — Альбокасер провели бой против бомбардировщиков и «мессершмиттов». Противник потерь не понес, с республиканской стороны был потерян 1 И-16, летчик-испанец погиб. Свою вторую победу в этом бою одержал пилот «Легиона Кондор» обер-лейтенант Нойман.

I2 июня

ЛФ: 20 И-15, 29 И-16 вылетали на прикрытие, и эскадрилья И-15, на штурмовку.

I3 июня

ЛФ: СБ сделали 17 боевых вылетов, Р-Зет — 18 и истребители — 141. Произошло два боя.

Группа из 6 СБ под прикрытием 18 И-16 встретила в районе Вильяфамеса 8 Bf 109. 10 И-16 вступили в бой, остальные самолеты продолжили полет. В бою погиб л-т Александр Сироченко, его самолет упал на территории противника. Самолет Георгия Прокопенко получил 42 пробоины, в том числе 3 в бронеспинке. Летчик был ранен, но смог вернуться на аэродром и произвел аварийную посадку. По отечественным данным, Владимир Бобров сбил 1 «мессершмитт», который выходил из пикирования. Наземные войска подтвердили падение самолета противника. Тем временем основная группа встретила и сбила одинокий двухмоторный франкистский разведчик.

Второй бой произошел в районе Кастельон — Нулес между 36 И-15 и 9 И-16, прикрывавшими наземные войска, и бомбардировщиками, сопровождаемыми 17 Bf 109. По заявлениям республиканских летчиков, было сбито 2 «мессершмитта». Собственные потери составили 2 И-15, летчики которых спаслись на парашютах. Немцы признали поврежденными 6 He 111 и засчитали в целом за день подтвержденно сбитых 4 И-15 и 2 И-16 и неподтвержденных — 2 И-15 и 1 И-16.

I4 июня

ЛФ: Республиканская авиация произвела 5 крупных вылетов на прикрытие районов Каспе, Онды, Нулеса.

В первом вылете 18 И-15 и 20 И-16 встретили 2 Bf 109, которые ушли.

Во втором вылете 18 И-15 и 20 И-16 встретили бомбардировщики, Bf 109 и «фиаты». Летчики последних («фиатов» было до 60 машин), возможно вспомнив старые обиды, когда немцы оставляли их в трудном положении, от участия в бою уклонились, предоставив «мессершмиттам» возможность побывать в «шкуре» итальянских пилотов. К такому повороту событий немцы оказались не готовы. 1 Bf 109 и 1 бомбардировщик бы-

ли сбиты и упали горящими. Сбитым истребителем оказался немецкий летчик Прибе (это был его 140-й боевой вылет) — от точного огня пилота И-15 он получил серьезное ранение, с трудом пересек линию фронта и произвел вынужденную посадку. Немецкий пилот Е. Кулльманн (E. Kuhlmann) сбил И-15, летчик-испанец погиб. Победу над бомбардировщиком одержали Н. Глушенков и Н. Ливанский.

В третьем вылете 17 И-15 и 19 И-16 противника в небе не встретили и атаковали наземные войска франкистов. В ходе штурмовки 1 И-15 был сбит зенитным огнем, пилот опустился на парашюте.

В четвертом — 15 И-15, 32 И-16 и 3 СБ противника не встретили. Бомбардировщики нанесли удар по кораблям у Кастельона. 6 И-16 произвели посадку в Вальсе и после заправки вечером вернулись на свой аэродром Вильяр.

В пятом вылете 32 И-15 и 25 И-16 встретились с 30 бомбардировщиками, прикрытыми «мессершмиттами». Командир группы Глушенков пренебрег бомбардировщиками и со стороны солнца атаковал истребители, но немцы сумели дать достойный отпор. 1 И-16 был сбит, пилот выпрыгнул с парашютом. Досталось и немцам. Хардер, участвовавший в этом бою на He 112V9, был весьма рад, что летал на самом быстром самолете в группе, т. к. ему с трудом удалось оторваться от настойчивого И-16. Вообще, в этом бою немцам пришлось туго, поэтому пилотам «Кондора» было не до фиксации побед — ни на один сбитый самолет они не претендуют.

По отечественным данным, П. Башмаков, Н. Ливанский и А. Степанов в парах с испанцами сбили 3 Bf 109. В плен попал л-т Хельмут Хенц (Helmut Henz). По западным данным, его легко поврежденный самолет заметили и принудили к посадке Франсиско Тарасона и Эдуардо Клаудин. После приземления Тарасона и несколько техников выехали к месту посадки, нашли пилота и приступили к осмотру самолета. Внешние формы самолета, его внутреннее оборудование, радио- и кислородные приборы произвели на Тарасону сильное впечатление. Но недолго они смогли созерцать чудо немецкой техники, вскоре появилась шестерка «мессершмиттов» и сожгла ценный трофей.

Республиканская сторона кроме одной потери в бою понесла еще две. Василий Андреев, полностью израсходовав горючее, совершил вынужденную посадку у аэродрома и, потерпев аварию, получил легкое ранение. Другой И-16 разбился при посадке из-за неточного расчета, пилот-испанец погиб.

В среднем на каждого летчика-истребителя в этот день пришлось по 3 боевых вылета, а *«поведение в боях летчиков на «И-16» было героическое».*

Пленный л-т Хенц был допрошен и рассказал об организации немецких подразделений, находившихся в Испании, сообщил число самолетов: 25 Bf 109 и 2 Bf 108, используемых для тренировок, 35 He 111, 15 Do 17, 5 He 70, 50 He 51 (половина из которых в резерве, а на остальных летают две эскадрильи испанских летчиков), 3 Ju 87, 50 Ju 52 (летают летчики-испанцы), большое количество He 45. Структура Легиона «Кондор», по его словам, выглядела следующим образом:

группа «И-88» — истребительная: две эскадрильи Ме-109, две эскадрильи Хе-51 и одна эскадрилья (патруль) Ю-87;

группа «К-88» — бомбардировочная: летает на Хе-111;

группа «А-88» — разведывательная: эскадрилья До-17 и Хе-45;

группа «Ф-88» — зенитная артиллерия [70].

Сообщенные данные в целом соответствовали действительности, необходимо только добавить, что после происшедших боев в строю 1.J/88 осталось 4 Bf 109, а в 2.J/88 — 7 истребителей.

Кроме всего, пленный показал, что противнику уже известно о четырехпулеметных И-16, оснащенных бронеспинками, а также сообщил, что,

по мнению пилотов «Кондора», на И-15 летают только испанцы, а на И-16 в равных пропорциях испанцы, русские и французы.

15 июня

ЛФ: СБ сделали 24 боевых вылета, Р-Зет — 18 и истребители — 155. Вылеты производились в район Вильяреаль — Альмосера — Кастельон.

Одиночный Bf 109 пытался атаковать отставший от строя СБ, у которого отказал двигатель, стрелок Андрей Матвиенко отбил атаку.

16 июня

ЛФ: СБ сделали 49 боевых вылетов, Р-Зет — 18 и истребители — 112. Встреч с противником не произошло.

Две эскадрильи СБ перебазировались из Кампороблеса и Касас-Ибаньезы в Вильянуэва-де-ла-Харму и Альбасете (все на ЛФ). Две эскадрильи И-15 перелетели из Алькубласа в Манисес, эскадрилья И-16 — из Сагунто в Лирию.

17 июня

ЛФ: 6 СБ под прикрытием 17 И-16 и 7 СБ без прикрытия бомбили противника в районе Алькора. 22 И-15 и 10 И-16 летали на штурмовку. 3 ССС ночью атаковали войска противника в районе Беникасима.

Звено И-16, прикрывавшее Валенсию, один раз безуспешно атаковало 5 «савойи» SM.81.

18 июня

ЛФ: СБ сделали 6 боевых вылетов, истребители — 68 и ССС — 2 ночных вылета.

На аэродроме Прат (под Барселоной) в результате бомбардировки погибло 7 и ранено 5 человек.

Две эскадрильи И-16 перелетели из Лирии, одна — в Аликанте и вторая — в Лос-Алькосерас, для прикрытия портов Аликанте и Картахена. Самолеты этих эскадрилий почти ежедневно поднимались в небо, однако встреч с противником, видимо, не имели. Сведения об их деятельности практически отсутствуют.

В документах приводятся следующие данные о республиканской авиации (вероятно, имеются в виду только находившиеся в строю самолеты):

Таблица 47

Количество самолетов республиканских ВВС на 18 июня 1938 г. [70]

Тип самолета	Каталония (ВФ)	Центральная Испания (ЛФ, ЦФ, ЭФ, ЮФ)	Всего
И-15	14	19	33
И-16	8	54	62
СБ	27	9	36
Р-Зет	9	18	27
ССС	6	–	6
Всего	64	100	164

19 июня

ЛФ: СБ (7 и 8 машин) под прикрытием И-16 (16 и 15 машин) бомбили противника днем в районе Пуэбло-де-Вальверде, 4 ССС — ночью в районе Кастельона. 25 И-15 прикрывали наземные войска.

Во втором вылете на прикрытие 29 И-15 в районе Барракас — Камарена встретились с 9 двухмоторными бомбардировщиками и 20 «фиатами». Численный перевес в истребителях не помог республиканским летчикам — погиб Хулио Бенавидес (Julio Benavides), два других пилота были ранены. Но на помощь подошли две советские эскадрильи (16 И-16), и картина боя кардинально изменилась. 4 «фиата» были сбиты, 2 самолета были найдены на республиканской территории с погибшими итальянскими летчиками. Участвовавшие в этом бою националисты заявили о 3 сбитых И-15 и 3 И-16. Франкисты признали, что два летчика совершили вынужденные посадки. Итальянцы своих потерь не признали.

ЭФ. Два звена СБ бомбили противника.

У Валенсии 3 И-15 атаковали 3 «савойи» SM.81 и заставили их сбросить бомбы в море. Один бомбардировщик был поврежден и ушел со снижением.

20 июня

ЛФ. СБ четыре раза (два раза по 16 и два раза по 6 машин) и Р-Зет один раз (16 машин) под прикрытием истребителей, выполнивших за день в общей сложности 149 боевых вылетов, бомбили противника в районе Пуэбло-де-Вальверде. Встреч с противником в воздухе не отмечено.

Две эскадрильи И-15 перелетели из Манисеса в Рекену.

21 июня

Звенья И-15 десять раз поднимались на прикрытие Валенсии.

В республиканской авиации проводилось обслуживание материальной части. Вечером во время опробования мотора И-16 в полете разбился л-т Александр Романов. Летчик сгорел в самолете.

22 июня

ЛФ. 24 И-15 и 23 И-16 в районе Сарриона перехватили двухмоторный разведчик. Несмотря на то что противник был *«несколько раз атакован с близких дистанций»*, разведчик смог уйти к себе. Позднее произошла встреча с 12 «фиатами», которые боя не приняли.

Во втором вылете на штурмовку 24 И-15 и 13 И-16 в район Вальбоны встреч с противником не было, но 1 И-15 был подбит огнем с земли и произвел вынужденную посадку на своей территории.

ЭФ. Звено СБ бомбило противника.

23 июня

ЛФ. Истребители выполнили 3 групповых вылета (39, 42 и 44 машины) в район Пуэбло-де-Вальверде. 1 И-15 был поврежден огнем с земли и произвел вынужденную посадку на своей территории.

На прикрытие Валенсии восемь раз вылетали звенья И-15.

В период с 12.00 до 13.00 два французских бомбардировщика летали над республиканской территорией в районе Пуигсерды (35 км с.-в. Андорры). Это было первое зафиксированное нарушение границы французскими самолетами, противодействия им оказано не было.

24 июня

ЛФ. СБ сделали 14 боевых вылетов, Р-Зет — 18 и истребители — 97. Республиканская авиация в основном вылетала на выполнение задач в район Пуэбло-де-Вальверде. 3 СБ получили пробоины от огня зенитной артиллерии. 1 И-15 при возвращении после штурмовки вынужденно сел в

районе Чельвы, потерпел аварию и загорелся. Скорее всего, И-15 был подбит зенитным огнем.

25 июня

ЛФ. В районе Онды произошел бой между 19 И-16, прикрывавшими 9 СБ, и 13 Bf 109. Был сбит самолет Педро Руиса (Pedro Ruiz). Он выпрыгнул с парашютом, но скончался от полученных ран в госпитале. По заявлениям летчиков, был сбит 1 «мессершмитт», который упал на своей территории. 2 СБ из этой группы, в том числе командира эскадрильи, сели на аэродром Лирия, один из них получил 26 пробоин от огня зенитной артиллерии, был поврежден двигатель; у другого СБ двигатель вышел из строя без воздействия противника. Еще 2 СБ вернулись на свой аэродром с пробоинами от огня зенитной артиллерии. Немецкие истребители в этом бою претендуют на две победы, в том числе пилот В. Шеллман — на одну подтвержденную.

2 СБ из 21-го, бомбивших противника в районе Пуэбло-де-Вальверде вернулись с пробоинами от зенитного огня.

Во время вылета 8 СБ, прикрываемых 21 И-16, в район Пуэбло-де-Вальверде у одного из бомбардировщиков отказал двигатель. При возвращении его пыталось атаковать звено «фиатов», но было отогнано республиканскими истребителями. Бомбардировщик сел на аэродром Лирия.

9 Р-Зет и 3 И-15 штурмовали наземные войска. 1 Р-Зет был сбит прямым попаданием зенитного снаряда, из его экипажа спасся только один авиатор, который опустился на территорию противника. 2 Р-Зет были подбиты, но смогли долететь до своего аэродрома Алькублас, один из них при посадке загорелся.

В 33 самолето-вылетах истребителей на прикрытие Валенсии и вылете 6 СБ на бомбардировку встреч с противником не было.

26 июня

ЛФ. 6 СБ под прикрытием 22 И-16 бомбили противника в районе Нулеса, видели 12 «фиатов», но боя не произошло.

Истребители сделали 36 самолето-вылетов на прикрытие Валенсии.

Противник бомбил аэродромы Лирия и Вильяр. Во время бомбардировки Вильяра при попытке взлета был разбит И-16, летчик Василий Михайлов не пострадал. 4 И-16 получили повреждения, ранен техник.

27 июня

ЛФ. СБ сделали 21 боевой вылет, Р-Зет — 9 и истребители — 67. Вылеты совершались в районы Теруэля и Онды.

Звенья И-15 пять раз поднимались на прикрытие Валенсии. Во время одного из них удалось перехватить 5 «Савойя SM.81», но, *«несмотря на несколько атак с близкой дистанции»*, помешать противнику отбомбиться по порту не удалось.

28 июня

Республиканские истребители вылетали на прикрытие Валенсии и других прибрежных городов.

8 SM.81 бомбили порт Аликанте. 3 И-16 пытались, но не смогли помешать бомбардировке.

29 июня

ЛФ. 14 СБ должны были бомбить противника в районе Вальбона, но часть бомб сбросили на республиканские войска. В другом вылете 6 СБ отбомбились без происшествий в районе Пуэбло-де-Вальверде.

Истребители прикрывали действия СБ, а также наземные войска в районе Пуэбло-де-Вальверде и Валенсию, выполнив 110 самолетовылетов.

30 июня

ЛФ. Республиканские истребители десять раз звеньями вылетали на патрулирование. Состоялся 1 групповой вылет на перехват 9 бомбардировщиков, бомбивших аэродром Лирия. О потерях противника отечественные документы ничего не сообщают, но бомбардировкой был поврежден ремонтировавшийся И-16.

Противник бомбил ж.-д. станции Сегорве, Навахас и Мора-де-Рубиелос, было уничтожено 20 вагонов с боеприпасами.

Истребители звеньями пятнадцать раз вылетали на прикрытие Валенсии.

Над своим аэродромом попал в сложную ситуацию и чуть не погиб Дмитрий Киселев на И-16. На высоте 150 м при скорости 370 — 380 км/час при попытке перейти в резкий набор высоты *«ребро атаки левой плоскости завернулось к верху»*, летчик сбросил газ и стабилизировал машину в горизонтальном полете. Произвести посадку в таком состоянии не представлялось возможным. Дмитрий попытался набрать высоту для прыжка с парашютом, но при даче газа самолет переворачивало. Ничего не оставалось, как все же попытаться приземлиться. Разворот и заход на посадку стоили летчику огромных усилий, но увенчались успехом, только на пробеге произошла поломка, летчик не пострадал, а самолет серьезных повреждений не получил.

ИЮЛЬ

В этом месяце приступила к боевой работе республиканская группа № 28, состоящая из двух эскадрилий на устаревших американских двухместных истребителях Grumman GE-23. Самолеты прибыли в Испанию в апреле — мае 1938 г. в количестве 34 экземпляров. Подразделение было полностью испанского состава. Самолет у республиканцев получил прозвище «дельфин».

1 июля

Плохая погода.

ЛФ. 6 СБ под прикрытием 13 И-16 бомбили противника в районе Онды.

Звенья И-15 четыре раза поднимались на прикрытие Валенсии.

У противника отмечены только единичные вылеты.

2 июля

ЛФ. 11 СБ под прикрытием 25 И-16, два раза шестерки Р-зет под прикрытием И-15 (18 и 19 машин) и 18 И-15 нанесли удар по противнику в районе Теруэля и Пуэбло-де-Вальверде.

18 бомбардировщиков франкистов пытались бомбить аэродром Лирия. Взлетевшие 16 И-16 сорвали бомбардировку, противник ушел.

На аэродром Карлет, расположенный в 30 км от Валенсии, перелетела эскадрилья Grumman GE-23, и в этот же день самолеты эскадрильи начали вылетать на патрулирование.

3 июля

ЛФ. СБ (12, 6 и 6 машин) под прикрытием И-16 (24, 12 и 12 машин), 6 Р-зет под прикрытием И-15 (18 машин) и 38 И-15 нанесли удар по противнику.

Две советские эскадрильи И-16 перелетели из Вильяра в Синаркас, две испанские эскадрильи И-16 — из Лирии в Кампо-Роблес, две эскадрильи И-15 — в Утиэль, две эскадрильи И-15 остались в Рекене. На своих аэродромах Касас-Ибаньес и Утиэль остались три эскадрильи Р-Зет.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

4 июля

ЛФ СБ сделали 33 боевых вылета, И-16 на их прикрытие — 58. 41 И-15 летал на штурмовку.

В одном из вылетов на сопровождение СБ впервые отмечено участие Николая Романова из группы летчиков, прибывшей в Испанию в июне 1938 г.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

5 июля

ЛФ 9 СБ под прикрытием 14 И-16 1-й и 4-й эскадрильи вылетели на бомбежку франкистских войск в районе Кампильо — Вильястар — Кубла. На пути к цели прямым попаданием зенитного снаряда был сбит самолет командира группы И-16 Фернандо Клаудина. Обломки самолета вместе с телом летчика упали на франкистской территории. Истребители встретились с 5 «фиатами». 1 «фиат», по заявлениям летчиков, был сбит.1 И-16 по возвращении стал производить вынужденную посадку и скапотировал, летчик получил тяжелое ранение. После гибели Клаудина командиром группы истребителей был назначен командир 4-й эскадрильи Мануэль Сарауса, Антонио Ариас стал командовать 4-й аэ.

Вылеты 12 СБ под прикрытием 23 И-16 на бомбардировку и 34 И-15 на штурмовку прошли без потерь.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

6 июля

Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

Противник производил разведывательные полеты в районе Гвадалахары.

На этот день в строю республиканской авиации находились 22 И-16, 48 И-15 и 30 СБ.

7 июля

Плохая погода. 3 «груммана», прикрывавшие Валенсию, перехватили франкистский гидросамолет, но сбить не смогли.

Авиация противника пересекла границу Франции. Дневник боевых действий так отразил этот эпизод: *«Фашистская авиация после бомбежки Порт-Бу пролетела на французскую территорию, над которой летала в течение 10 минут над пограничными деревнями Серберы, Баниуэльс. Французские зенбатареи огня не вели, а их истребитель, который патрулировал над линией границы, при появлении «Савойя» улетел»* [70].

8 июля

ЛФ Две шестерки СБ под прикрытием И-16 (15 и 14 машин) бомбили противника. И-15 (32 и 39 машин) два раза летали на штурмовку. 8 СБ получили пробоины от зенитного огня.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

9 июля

Плохая погода.

ЛФ Ночью на боевые задания летали 4 ССС.

«Грумманы» сделали на прикрытие Валенсии 10 вылетов.

10 июля

ЛФ 3 СБ ночью бомбили противника в районе Нулеса. Днем 6 СБ под прикрытием 14 И-16 бомбили противника в районе Пуэбло-де-Вальверде. Зенитный снаряд пробил крыло и взорвался в 40 м над одним из СБ.

Ночью над Валенсией 3 И-15 вылетали на перехват франкистского гидросамолета. Одному истребителю удалось найти противника, но атака кончилась безрезультатно: гидросамолет ушел в облака. Прикрывавшая город днем эскадрилья «грумманов» встреч с противником не имела.

11 июля

ЛФ Ночью на боевые задания летали 4 ССС. Днем 18 СБ бомбили аэродром Кауде, где, по докладам экипажей, было уничтожено несколько «фиатов». Истребители сделали 61 боевой вылет на штурмовку.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

12 июля

ЛФ В районе Артана произошел короткий воздушный бой между 30 И-15 и 10 Bf 109. Не понеся потерь, немцам удалось сбить один И-15. Молодой испанский летчик погиб.

В другом вылете 22 И-15 и 9 И-16 на штурмовку зенитным огнем был подбит самолет командира 4-й эскадрильи И-15 Ладислао Дуарте Эспеса (Ladislao Duarte Espes). При вынужденной посадке на своей территории истребитель загорелся, летчик — ранен.

6 СБ под прикрытием 18 И-16 бомбили противника в районе Пуэбло-де-Вальверде.

3 И-16, прикрывавшие Картахену, перехватили 4 двухмоторных бомбардировщика. После боя один бомбардировщик *«уходил со снижением»* — вероятно, был поврежден.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

Республиканская авиация совершала ночные вылеты на прикрытие Барселоны и Бадалоны.

Авиация противника потопила в одном из портов республиканский транспорт «Поэт Анролес».

13 июля

ЛФ В районе Вальбона 9 СБ произвели бомбардировку противника. Прикрытие бомбардировщиков осуществляли 28 И-16 с испанскими и советскими летчиками, среди которых вылетели пилоты «июньской группы» — Грицевец, Коробков, Неделин, Романов, Хотелев, Герасимов, Федосеев и Венгерский. На отходе от цели республиканцы были атакованы группой «фиатов» (до 30 машин). По заявлениям истребителей, в 15-минутном бою было сбито 8 «фиатов», в том числе, по докладу Андрея Степанова, он сбил 1 «фиат», атаковавший Михаила Гурина. Экипажи СБ после первой атаки И-16 наблюдали падение двух горящих истребителей на территорию противника, еще два были найдены на республиканской территории. Итальянцы признали потерю 1 «фиата» и 1 летчика — Марио Ченцси (Mario Cenzi), претендуя на 1 сбитый СБ и 4 истребителя. С республиканской стороны потерь не было.

Два других вылета СБ (18 и 17 машин) сделали самостоятельно, без прикрытия истребителями. Истребители сделали 3 вылета на штурмовку в районе Сарриона. В одном из них 43 И-15, возвращаясь с задания, встретили и атаковали 15 двухмоторных бомбардировщиков в сопровождении «мессершмиттов». Противник в бой не вступил: *«По-видимому, из-за численного перевеса республиканцев».*

3 ССС летали на задания ночью.

Ночью над Валенсией несколько И-15 вылетали на перехват франкистского гидросамолета, 1 истребитель нашел его и безрезультатно атаковал. Прикрывавшая город днем эскадрилья «грумманов» встреч с противником не имела.

От огня с земли националисты потеряли He 51 летчика Рафаэля Серра Амильтона (Rafael Serra Hamilton).

14 июля

ЦФ: 9 СБ бомбили противника в районе Хадраке.

ЛФ: 9 СБ в одном вылете под прикрытием 26 И-16 и во втором без прикрытия бомбили противника.

18 И-15 и 13 И-16 в районе Сарриона провели воздушный бой с 20 «фиатами». По заявлениям летчиков, было сбито 6 «фиатов», три из которых упали, а три других загорелись. Наземные войска подтвердили падение 4 самолетов. Во время боя столкнулись И-15 и И-16. Пилот И-15 Филипе Сирухеда Эстеве (Felipe Cirujeda Esteve) погиб. И-16 вернулся на аэродром.

Согласно иностранным данным, на «фиате» (б/н 3-65) погиб в бою Хосе Луис Берналь де Мерида (Jose Luis Bernal de Merida), пилот Ro.37 Хуан Х. Лартигэ Астиер (Juan J. Lartigue Astier) был ранен.

В другом вылете 22 И-15 и 12 И-16 встретили 15 «фиатов», которые боя не приняли.

Два других вылета истребителей на штурмовку (21 и 33 машина) прошли без встреч с противником.

4 ССС ночью бомбили противника в районе Кастельона.

15 июля

ЛФ: СБ сделали 26 боевых вылетов, истребители — 130.

40 И-15 патрулировали и обстреливали войска франкистов в районе Сарриона. При возвращении группа встретилась с 15 He 111 и 12 Bf 109. По заявлениям летчиков, было сбито 3 Bf 109 и 1 бомбардировщик. Наземные войска подтвердили сбитыми 1 «мессершмитт» и 1 бомбардировщик, который взорвался. Потери республиканцев составили 2 И-15, раненые пилоты которых опустились на парашютах на свою территорию. 8 немецких истребителей заявили в этом бою о 9 сбитых И-15. Одну из реальных побед (и свою первую) одержал Вальтер Озау (Walter Oesau), который наблюдал, как пилот сбитого им самолета выпрыгнул с парашютом. Участвовал в этом бою и записал свою первую победу новый командир 3.J/88 Вернер Мёльдерс (Werner Molders), ставший лучшим пилотом «Легиона Кондор». К началу ноября 1938 г. на счету Мёльдерса будет 15 побед.

На побережье с аэродрома Эль-Кармоли 2 И-16 вылетели на перехват франкистского гидросамолета. 1 республиканский истребитель на свой аэродром не вернулся.

16 июля

ЛФ: 19 И-15 два раза вылетали на штурмовку.

Итальянцы сообщили в этот день о потере 3 «фиатов» при штурмовке республиканских войск. Советские документы ничего не сообщают об этом эпизоде.

17 июля

ЛФ: СБ сделали 18 боевых вылетов, истребители — 147.

В районе Вивера 39 И-15 встретились с 12 He 111 и 13 Bf 109. Погиб 1 республиканский летчик, 2 раненым республиканским пилотам удалось спастись на парашютах. Республиканские летчики доложили о сбитом бомбардировщике и «мессершмитте».

Немцы претендуют на 6 сбитых И-15.

16 И-15 и 13 И-16 в этом же районе встретили 3 Bf 109, которые от боя уклонились.

Возвращаясь с заданий по прикрытию СБ, 2 И-16 потерпели аварии на своем аэродроме: *«При посадке т. Якушин сломал самолет (развер. влево — полный капот). Причина: грубая посадка и недоброкачественная сварка узла 4-й нервюры»*, и *«при посадке летчик Неделин сломал правую плоскость /перетянул ручку/»* [28]. Советник Шарапов сообщил в своем докладе, что поломки крыльев на посадке имели постоянный характер, но причин не указывал, предлагая при этом повысить нормы снабжения И-16 запасными крыльями.

«Грумманы» прикрывали Валенсию.

18 июля

В середине дня в районе Сегорбе — Вивер — Монтан 20 И-15 и И-16, вылетевшие для патрулирования и на штурмовку, вступили в бой с четырьмя эскадрильями «фиатов». Вскоре на помощь республиканцам взлетели 13 И-16, вероятно все под управлением советских пилотов, в том числе Семенко, Шаулов, Венгерский, Хотелев и Федосеев. Двое последних пилотов вынуждены были вернуться из-за плохой работы моторов. Подошедшие на помощь И-16 вступили в схватку с «мессершмиттами», видимо по той же причине оказавшимися в районе боя. В схватке между советскими и немецкими истребителями был сбит и погиб Григорий Венгерский. В этом же бою было сбито 2 И-16, испанские летчики погибли. Еще 3 поврежденных И-16 сели вынужденно. После боя 2 И-16 при посадке столкнулись на аэродроме — один истребитель разбит полностью, второй — отправлен в ремонт.

Советские летчики заявили о 2 сбитых «мессершмиттах», наземные войска сообщали о 10—12 сбитых «фиатах». На республиканской территории найдено 2 «фиата» с итальянскими летчиками, (судя по документам, скорее всего — погибшими) поиск остальных на момент составления донесения закончен еще не был.

Анализируя западные источники, можно сказать, что в этом воздушном бою погибли 2 пилота из Asso di Bastoni — Дино Олиози (Dino Oliosi)* и к-н Джорджио Фраттини (Giorgio Frattini), чей «фиат» был протаранен И-16 Николая Жердева.

* Согласно иностранным данным, погиб 22 июля 1938 г.

Немцы заявили о 4 сбитых И-16, итальянцы претендуют на 2 И-16 и 5 И-15.

Согласно иностранным данным, одна «савойя» SM.79, поврежденная огнем зенитной артиллерии, потерпела аварию на своей территории.

19 июля

Утром во время вылета 9 СБ без истребительного прикрытия в районе Теруэля были замечены 2 «фиата», которые от боя уклонились.

Вылет 38 И-15 и 25 И-16 на прикрытие и штурмовку прошел без встреч с противником.

Вечером в районе Эль-Торо 14 Bf 109 атаковали И-16, прикрывавшие 9 СБ, которые уже сбросили бомбы. В этом же районе находился 21 И-15, штурмовавшие войска противника после бомбардировки, которые не смогли принять участия в бою. Было сбито 2 И-16. Илья Шугуров погиб, второй летчик И-16, Эдуардо Гонсалес Кассола (Eduardo Gonzales Cassola), сумел покинуть сбитую машину, но парашют сгорел, и Кассола разбился. Не вернулся с задания и 1 И-15, сбитый, вероятно, зенитным огнем. Николай Романов, сбивший 1 Bf 109, был ранен, но вернулся на аэродром. Еще 1 «мессершмитт» был сбит испанским летчиком. Противник претендует на 5 сбитых И-16.

К концу этого дня в строю пяти эскадрилий оставался 21 И-16.

20 июля

ЛФ: СБ (9 и 3 машин) без прикрытия и 9 СБ под прикрытием 12 И-16 бомбили противника.

В районе Алькубласа патрулировавшие над фронтом 31 И-15 и 18 И-16 советской и испанской эскадрилий встретили франкистские бомбардировщики в сопровождении 12-15 Bf 109. Бомбардировщики противника сразу же ушли. «Мессершмитты» сверху атаковали И-16. И-15 штурмовали противника и практически не принимали участия в бою. Советской эскадрильей руководил Г. Прокопенко, ведомыми которого в этом бою были летчики новой группы С. Грицевец и В. Якушин. Заметив атаку «мессершмиттов», Прокопенко сделал переворот и звеном пошел на свою территорию. Два других звена под командованием П. Пятина (ведомые В. Семенко, Н. Герасимов) и, скорее всего, Д. Киселева (ведомые П. Коробков, П. Неделин) приняли бой, инициативу в котором сразу захватили немцы. Звенья Пятина и Киселева, потеряв комэска, в бой вступили разрозненно. Схватка приняла для И-16 оборонительный характер. Перелом наступил только после возвращения Сергея Грицевца, сумевшего навязать противнику бой на виражах. К-н Якушин также не последовал за Прокопенко, но что с ним произошло, точно неизвестно. В. Якушин погиб, совершая вынужденную посадку в 40 км от аэродрома. Его самолет врезался в «стену» и разбился. Согласно найденным в документах объяснениям, на вынужденную он пошел из-за потери ориентировки. В ходе боя 1 И-16 с испанским летчиком пропал без вести, 2 И-16 испанских летчиков столкнулись в воздухе, что именно произошло далее — неизвестно. По дневнику боевых действий, все 4 И-16 значатся потерянными. Советские летчики претендуют на 2 сбитых Bf 109. Немцы в этом бою записали себе три подтвержденные победы над «ратами» и одну неподтвержденную над «кертиссом».

В сводке за этот день, направленной «Легионом Кондор» в Германию, отмечалось, что 22 новых Bf 109 (модификации C и D) за пять дней боевых действий без потерь сбили 22 «красных» истребителя. Интересно, что число заявленных побед над И-16 (7 самолетов) близко к реальной цифре республиканских потерь, тогда как на 15 заявленных И-15 приходится только 5 действительно сбитых самолетов.

ЭФ: 3 СБ бомбили противника.

21 июля

ЛФ: У истребителей на аэродроме произошла авария: *«При посадке л-к Федосеев поломал консоль правой плоскости /лопнул шаровой болт/»* [28].

9 СБ под прикрытием 16 И-15 вылетали на бомбардировку. При подходе к линии фронта группа встретила «мессершмитты». Одна эскадрилья И-15 пошла в атаку на противника, другая осталась прикрывать бомбардировщики. Тем не менее СБ развернулись на обратный курс и вернулись, не сбросив бомб. «Мессершмитты» от боя уклонились.

28 И-15 и 14 И-16 действовали по наземным войскам. Немецкие зенитчики претендуют на 2 сбитых самолета и одну неподтвержденную победу. В действительности несколько истребителей получили пробоины, но сбитых не было.

Fiat CR.32 произвел посадку на республиканской территории. Летчик-итальянец с-т Джованни Спилтси (Giovanni Spilzi) заявил, что перелетел по собственной воле.

ЭФ: 6 СБ бомбили автоколонну противника.

22 июля

ЛФ: В районе Вивера 8 СБ, 17 И-15 и 10 И-16 (5 «ишачков» управлялись советскими летчиками — Грицевцом, Коробковым, Семенко, Хоте-

левым и Богдановым) встретились с 25—30 «фиатами». В последовавшем бою республиканские потери составили три самолета (все с испанскими летчиками): 1 И-16, пилот пропал без вести, и 2 И-15, пилоты спаслись на парашютах. По заявлениям республиканских летчиков, было сбито 9 «фиатов», из них 3 самолета — советскими летчиками. На республиканской территории были взяты в плен 4 итальянских летчика — командир эскадрильи к-н Антонио Раффи (Antonio Raffi), Данило Вестрини (Danilo Vestrini), Джованни Джидуччи (Giovanni Guiducci)* и Франко Лучини (Franco Luchini). Кроме того, в иностранных источниках сообщалось о 4 сильно поврежденных Ro.37 и одном He 45.

В середине дня в районе Вильяра произошел второй бой между 3 И-16 и 6 «фиатами». 1 «фиат» был сбит.

* Согласно иностранным данным, эти пилоты попали в плен 18 июля 1938 г.

23 июля

В 8.30 в районе Бенафер — Каудиель начался первый воздушный бой между 9 СБ, 11 И-16, 19 И-15 и четырьмя группами «фиатов». 2 СБ получили пробоины и произвели посадку на аэродром истребителей Манисес. Противник, по республиканским данным, потерял 2 «фиата» сбитыми. Советские летчики, принявшие участие в бою, о победах не заявляли. При возвращении у истребителей произошла авария: *«пилот Зюзин разбил самолет (промаз)... самолет подлежит ремонту»* [28].

В 13.15 в районе Вивера начался второй бой. 37 И-15 и 11 И-16 (эскадрилья под руководством Сергея Грицевца) патрулировали над полем боя, когда появились 1 двухмоторный бомбардировщик и все 3 эскадрильи Bf 109 (20 машин). И-16 устремились на перехват, И-15 остались в нижнем ярусе. И-16 приняли на себя основной удар. Бой сложился для советских летчиков очень трудно: на стороне противника было и численное, и тактическое преимущество, да и техника была лучше. 5 советских истребителей получили повреждения, 2 летчика были ранены. Неизвестно как закончился бы этот бой, если бы на выручку не подошла эскадрилья Антонио Ариаса. Испанцы обеспечили прикрытие выхода из боя летчиков на поврежденных машинах. В своей книге Ариас приводит письмо одного из участников этого боя Федора Филипченко:

«Я шел правым ведомым С. И. Грицевца в составе группы. Нам было приказано прикрыть наземные войска республиканской армии. Сергей Грицевец выполнил боевой разворот влево, и я, как правый ведомый, вследствие отлива топлива в карбюраторе в момент крутого разворота завис на вертикали и тут же посыпался вниз. Когда мотор заработал снова, я огляделся и увидел, что [нахожусь] на той самой высоте, где наши «Чатосы» вели воздушный бой с итальянскими Фиатами. Вместе с ними атаковал врага и я. Когда в небе стало посвободнее, я решил набрать еще около 1000 метров высоты и занять свое место в строю группы — правого ведомого своего командира эскадрильи. Ты, конечно, понимаешь, как это трудно набрать такую высоту. А наши летчики вели как раз бой с Ме-109. Поднимаясь, увидел перед собой «Мессер». Он оказался в прицеле, и я прошил его очередями из всех четырех точек. Вышел из атаки и снова начал карабкаться вверх, на помощь своим боевым товарищам. И тут в кабине что-то сильно затрещало. Я почувствовал запах серы и сразу понял, что это от разрывных пуль. Приборная доска была разбита. Руку и ногу сильно обожгло. Левая рука вообще соскользнула с ручки управления, онемела. В кабину хлынул бензин, забрызгал мне глаза, а очки у меня сорвало еще при подходе к линии фронта, и я ничего не мог разглядеть.

Протер глаза и кое-как увидел три «Мошки». По темным шлемам определил, что это были испанские летчики. Брызги бензина не давали мне возможности оглянуться. Снова начал слепнуть, в голове замутилось. Я пилотировал истребитель, ничего не видя, наугад. Снова протер глаза,

рядом было звено И-16. Ты подавал мне условный знак креном — перестроение на посадку, и я пошел за вами, увидел аэродром....» [73].

Федора Филипченко довел до аэродрома Ариас со своими ведомыми, Иосифа Хотелева — другие испанские летчики. Все пилоты на И-16 смогли приземлиться. На самолете Хотелева насчитали 85 пробоин, Герасимова — 62, Филипченко — 17, Федосеева — 3 и Грицевца — 2. Из боя не вернулся 1 И-15. Республиканская сторона претендует на 1 Bf 109, сбитый советскими летчиками, пилот которого, унтер-офицер Боер (Boer), произвел вынужденную посадку на своей территории.

Боеру по результатам боя была засчитана предположительная победа над И-15, другим немецким истребителям засчитали две подтвержденные и одну неподтвержденную победы над И-16.

В 19.45 в районе Вивера произошла еще одна встреча между 33 И-15 и группой «фиатов», последние от боя уклонились.

Иностранные источники сообщают о подбитом He 45. Самолет сел вынужденно на своей территории. Один из членов экипажа — Хосе Угарте Руис (Jose Ugarte Ruiz) был смертельно ранен.

ЭФ. 9 СБ вылетали на бомбардировку.

24 июля

ЭФ. Девятку СБ в районе Ретемаля атаковала тройка «фиатов». 2 СБ получили повреждения, штурман и стрелок (испанцы) получили ранения, но бомбардировщикам удалось оторваться от истребителей противника.

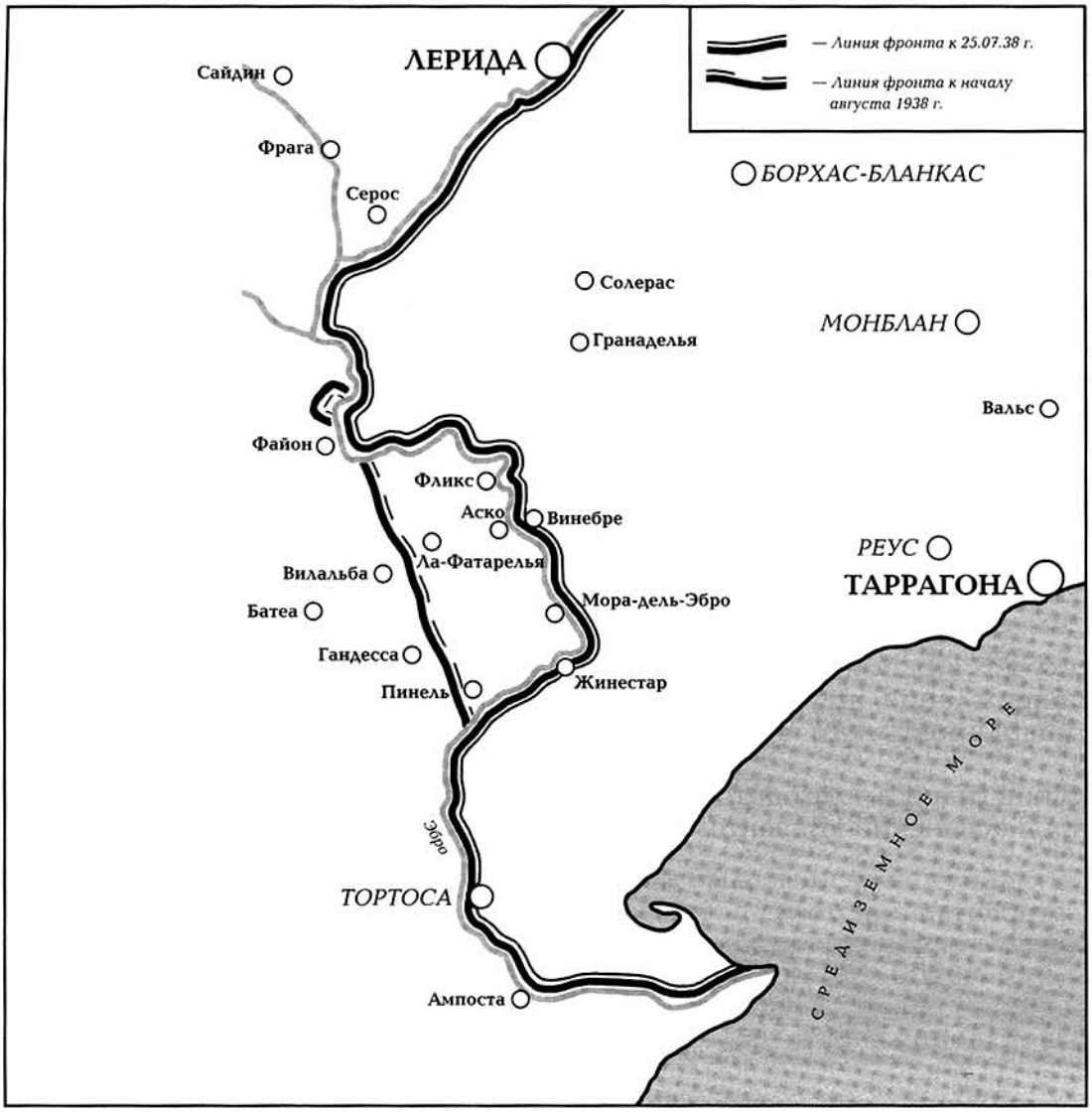
Франкистский гидросамолет потопил в порту Гандиа английский пароход «Гельвин» и испанский «Висенте».

20. СРАЖЕНИЕ НА ЭБРО (июль—ноябрь 1938 г.)

В ходе весеннего наступления националистов на ВФ в районе большой излучины реки Эбро образовался выступ в сторону правительственных частей. Республиканское командование сразу же обратило на него внимание, первоначально даже планируя, что, удачно форсировав в этом месте реку, части Восточного фронта будут двигаться на юг, на соединение с войсками Левантского фронта. В процессе подготовки к операции республиканцам стало ясно, что имеющихся сил и средств для объединения разрозненных частей Республики не хватит. Планы операции были пересмотрены: «срезание» выступа, захват территории с городами Вильяльба-де-лос-Аркоса и Гандеса. Главный удар наносили V и XV армейские корпуса.

Наступление началось в 0.15 25 июля 1938 г. Форсирование реки на направлении главного удара прошло успешно. Уже через несколько часов после начала наступления XV корпус занял деревню Ла-Фатарелья, днем 25 июля достиг Вильяльбы, где был остановлен франкистскими войсками.

V корпус также достиг успеха, но занять Гандесу в первый день наступления не удалось. 26 июля республиканцы попытались продолжить наступление, однако противник за прошедшие сутки успел перебросить значительные сухопутные и авиационные силы. Ситуация для республиканцев усугублялась тем, что, в отличие от франкистской авиации, действовавшей весьма активно, правительственной авиации, не считая одной эскадрильи «грумманов» и одной эскадрильи Р-Зет, на этом фронте не было.



К концу июля попытки республиканцев продолжить наступление прекратились, и, частично достигнув поставленных целей, они перешли к обороне. Республиканская авиация появилась в небе над Эбро лишь 30 июля.

5 августа франкисты перешли в контрнаступление, которое закончилось неудачей. До конца октября 1938 г. националисты предприняли шесть попыток сбросить республиканцев в реку. Но, несмотря на значительные потери с обеих сторон, республиканцы стойко удерживали свои позиции. Лишь седьмое наступление франкистов, начавшееся 1 ноября, принесло успех: республиканский фронт был прорван. В ночь с 15 на 16 ноября последние республиканские части оставили плацдарм и перешли на левый берег реки.

30 июля в район боевых действий у Эбро перелетели 21 СБ (2-я советская и 3-я испанская эскадрильи), 24 И-16 и 25 И-15.

ВВС противника на Эбро состояли из трех итальянских групп «фиатов», трех эскадрилий Bf 109, бомбардировочных подразделений на He 111, SM.79, SM.81, Fiat BR.20, эскадрилий Breda Ba.65 и Romeo Ro.37, а также разведывательных подразделений. Точных данных по составу авиации Франко автору найти не удалось, но само перечисление авиационных частей националистов весьма красноречиво, что позволяет сделать вывод о значительном превосходстве авиации франкистов.

Неблагоприятную для республиканцев ситуацию могла поправить очередная партия из 90 истребителей И-16, планировавшаяся прибыть в Каталонию в первых числах августа. Республиканские ВВС были вынуждены отвлечь свои силы с фронта на прикрытие собираемой авиатехники. Потерь от бомбардировок противника не было. Прибывшие новые И-16 тип 10 были с «нормальными», не отваливающимися крыльями. Однако другие отмечавшиеся ранее недостатки этих самолетов остались неисправленными. Например, верхние пулеметы часто отказывали. Михаил Онищенко в своем отчете среди перечня недостатков И-16 подчеркивал: *«Особенно еще раз напоминаю, следует улучшить вооружение, т. к. из опыта я могу сказать, что не было у меня, да и у других летчиков, случая, чтобы в бою не отказывало 2–3 пулемета* (выделено автором), *а без них невесело вести бой»* [26].

Однако эта проблема была не самой страшной. Все стоявшие на прибывших самолетах двигатели М-25В обладали серьезным дефектом. Николай Глушенков отмечал, что моторы М-25А и М-25В, стоявшие на новых истребителях, выходили из строя через 8–12 часов работы: *«Просверливается втулка главного шатуна, и моторы выходят из строя со всеми последствиями»* [22]. Солидарен с этой оценкой и советник комбриг А. П. Андреев: *«Чрезвычайно тяжелое положение создалось с моторами М-25 для «И-16» и «И-15», причем это положение усугубилось после получения августовской партии «И-16» с мотором М-25В, которые по своим конструктивным и производственным недостаткам оказались недостаточно выносливыми для работы в боевых условиях, где большей частью пользуются полной мощностью мотора... За короткий срок из этих новых моторов вышло из строя 26, и остальные постепенно выходят...»* [23].

Документ, названный «Боевое использование ВВС в последний период войны в Испании» и появившийся в недрах ВВС РККА в 1939 г., уныло констатирует: *«В августе – сентябре 1938 г. имело место много аварий новых моторов. Летчики стали бояться летать на самолетах с этими моторами. В каждом полете в бою сдавали моторы, но заменить плохие моторы было нечем. Летчики очень тяжело переживали это, ибо знали, что некоторые из их товарищей погибли в боях, по предположениям, только из-за сдачи мотора в бою»* [29].

Запасных моторов и комплектующих поставлено не было. Частично положение дел было поправлено контрабандной поставкой из США 24 двигателей Wright-Cyclone 1820 F-54. Мотор устанавливался на И-16 без проблем, весил всего на 4 кг больше, но был мощнее на 70–75 л. с. М-25В и гораздо высотнее. С этим мотором И-16 поднимался на 5 тысяч м за 5 минут и разгонялся на этой высоте до 480 км/час [22]. И-16 с М-25В требовалось на это 7 минут, а скорость не превышала 430 км/час.

Таким образом, в середине 1938 г. И-16 с Райт-Циклоном являлся самым скоростным из серийных И-16 и по своим летным данным превосходил Bf 109 всех модификаций, применявшихся в Испании. Руководство республиканских ВВС оснастило И-16 с Райт-Циклоном 4-ю эскадрильей под командованием Антонио Ариаса. На истребителях командиров некоторых других эскадрилий также устанавливали американский двигатель.

К лету 1938 г. республиканские ВВС располагали достаточным числом испанских летчиков, подготовленных к полетам. По типам самолетов было подготовлено: 130 пилотов на И-16, 140 – на И-15, 21 – на «грумманах», 40 – на истребителях «устаревшего типа», 43 – на СБ, 40 – на устаревших и гражданских многомоторных самолетах, 60 летчиков на Р-Зет и 120 пилотов на других, устаревших типах самолетов. Кроме этого, в сентябре–октябре 1938 г. должны были закончить подготовку в Советском Союзе 70 летчиков на И-16, 50 – на И-15 и 110 летчиков и штурманов – на СБ [23].

Новые И-16 позволили формально довести число эскадрилий И-16 до семи. 6-я (к-р Ф. Мероньо) и 7-я (к-р Х. Пуиг) эскадрильи были нового формирования, в основном с молодыми испанскими летчиками. 4-я эскадрилья из-за отсутствия кислородных приборов первое время принимала ограниченное участие в боевых действиях. 1-я эскадрилья во второй половине августа перелета с Восточного на Эстремадурский фронт.

Однако новые испанские эскадрильи (в т. ч. 2-я и 5-я после смены в октябре советских летчиков на испанских) большой боевой ценности не представляли. 7-я эскадрилья перестала существовать раньше, чем добилась каких-либо успехов, 6-я просуществовала до конца войны и воевала лучше 7-й, но ее командир в своих мемуарах часто отмечает тяжелую воздушную обстановку со второй половины 1938 г. и до конца войны: *«Наши потери с каждым днем растут, а разрыв в количестве самолетов у нас и у противника увеличивается не в нашу пользу»* [94].

Сила авиации противника и ненадежность И-16 заставили многих испанских летчиков понять свою слабость. Советник А. П. Андреев так характеризовал сложившуюся обстановку: *«На фронте Эбро имели место случаи ухода истребительных эскадрилий с фронта раньше положенного срока, патрулирование на большом расстоянии от передней линии фронта и боязнь друзей перед полетами над фронтом и территорией, насыщенной зенитным огнем. Имел даже место случай, когда, увидев количественное превосходство фашистов, две эскадрильи «И-16» ушли с фронта, оставив на фронте одну нашу эскадрилью в невыгодном положении»* [23].

Таблица 48

Командиры эскадрилий И-16 (по состоянию на середину августа 1938 г.)

№ эскадрильи	Командир
1	Хосе Редондо
2	Петр Неделин
3	Франсиско Тарасона
4	Антонио Ариас
5	Сергей Грицевец
6	Франсиско Мероньо
7	Хосе Пуиг

Параллельно сражению на Эбро противник вел боевые действия на Эстремадурском фронте. Там почти постоянно действовали националистские авиаподразделения на Aero 101, He 70, Ju 52, одна группа He 51, две группы истребителей Fiat CR.32 и два оставшихся Ju 86.

В центральной Испании у республиканцев остались эскадрилья И-15, 9 СБ, 9 «грумманов» и 28 Р-Зет, причем последние использовались на второстепенных участках. В ходе сражения на Эбро, часть республиканской авиации с ВФ вернулась в центральную Испанию: во второй половине августа — одна эскадрилья И-16, 20 сентября — 6 СБ, 15 И-16 (одна эскадрилья), 26 И-15 (две эскадрильи). В республиканской авиации состояла также 71-я авиагруппа, оснащенная устаревшими или переделанными гражданскими самолетами. Как отмечали советские советники, группа стояла на довольствии, но боевых вылетов не совершала.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

25 июля

ВФ. На Эбро в районе Аско огнем ЗА был подбит двухмоторный «юнкерс», который с дымом ушел. По иностранным данным, это был Fiat BR.20, который так и не долетел до аэродрома. Экипаж — Л. Фруттини (L. Fruttini), А. Моро (A. Moro) и Ф. Церути (F. Cerutti) — погиб. Зенитной артиллерией был сбит также франкистский SM.79, управляемый командиром эскадрильи Мигуэлем Санчесом Алваресом де Куиндосом (Miguel Sanchiz Alvarez de Quindos).

1 гидросамолет противника потопил в порту Гандиа испанский пароход «Антонио Матито».

ЭФ. 9 СБ бомбили противника в районе Кастуэры.

26 июля

ЛФ. 19 И-16 нанесли удар по наземным войскам в районе Каудиеля. 3 «груммана» и 6 самолетов, тип которых не указан, сопровождали миноносцы.

Гидросамолет противника прилетал в порт Гандиа, но в этот раз нанести ущерб ему не удалось.

27 июля

ВФ. На Эбро эскадрилья «грумманов» четыре раза вылетала на бомбардировку и разведку в район Гандесы. 2 машины с задания не вернулись.

Пилот «Легиона Кондор» Озау в этот день одержал победу над 2 СБ, одна победа была записана на его счет подтвержденной. В отечественных документах боевые вылеты СБ в этот день вообще не отмечены.

ЭФ. 8 И-15 летали на разведку.

ЛФ. Произошло два воздушных боя. Первый в 15.00 между 16 И-16 и 29 «фиатами» в районе Сарриона. Республиканские летчики заявили о 3 сбитых истребителях противника. По докладам наблюдателей, на аэродром Кауде вернулось только 18 из 29 самолетов франкистов.

В 18.00, возвращаясь из вылета на патрулирование, *«не долетая до аэродрома 10 км, летчик т. Неделин из-за порчи мотора сел вынужденно, самолет принадлежит заводскому ремонту, летчик получил незначительные царапины»*.

В 19.30 в районе Вивера в воздушном бою было сбито еще 3 «фиата».

28 июля

ЭФ. СБ сделали 18 вылетов, И-16 — 17 вылетов. Встреч с противником не было.

ЛФ. «Грумманы» в течение дня летали на разведку моря, по обнаруженным кораблям три раза вылетала девятка СБ. Во время последнего вылета наблюдались прямые попадания в корму и нос миноносца.

29 июля

ВФ. На Эбро в 16.00 огнем зенитной артиллерии был подбит *«бимотор «фиат»*, который *«значительно снижается и с дымом уходит на запад»*.

ЭФ. 6 СБ, прикрытые 8 И-16, встретились с 12 «фиатами». По советским данным, без потерь был сбит 1 истребитель противника. Националисты признали потерю «фиата» (б/н 3-116), пилот Эраклио Каутиер Ларра-

исар (Heraclio Cautier Larraizar) погиб. Националисты претендуют на 4 сбитых И-15 и 1 Р-Зет.

ЛФ. «Грумманы» сделали 12 вылетов на прикрытие Валенсии и разведку.

30 июля

ВФ. 9 СБ под прикрытием 19 И-16 и 9 Р-Зет под прикрытием 23 И-15 бомбили противника. 19 И-16 и 31 И-15 прикрывали наземные войска.

Утром с ЛФ перелетели 8 И-16 с советскими летчиками, лидировал группу Ф. Родин.

Во время вылета СБ произошел воздушный бой с бомбардировщиками противника. И-16 Виктора Семенко получил 2 пробоины.

И-15, И-16, «грумманы» и гидросамолеты вылетали на прикрытие побережья и парохода с «важным» грузом.

31 июля

По республиканской авиации полных сведений нет.

ВФ. Советские истребители три раза поднимались в небо — на перехват, патрулирование и сопровождение СБ. Бомбардировщикам противника удалось разрушить все наведенные мосты через Эбро.

1 августа

ВФ. 9 и 7 СБ, прикрытые истребителями (11 и 19 машин), нанесли удар по противнику в районе Гандесы.

В 19.20 начался воздушный бой. Вылетевшие на патрулирование 25 И-16 сражались против 15 Bf 109, 22 «фиатов» и He 51. В бою было сбито 5 «фиатов» и 1 He 51. Потери республиканцев составили 2 И-16. Летчик Висенте Бельтран Родриго (Vicente Beltran Rodrigo) выпрыгнул с парашютом. Иностранные источники подтверждают потерю националистами 1 He 51 и 1 «фиата» (б/н 3-100), пилот которого — Энрике Мунаис де Бреа (Enrique Munaiz de Brea) — погиб. Немцы признали, что пилот 3.J/88 Хорст Титцен (Horst Tietzen), одержавший к этому моменту первую из семи побед, произвел вынужденную посадку на своей территории. Националисты и немцы заявили, соответственно, о семи и трех победах.

Республиканские летчики сделали 38 вылетов на прикрытие побережья и Валенсии и 11 на разведку в районе «Опельян» (центральная Испания)».

2 августа

ВФ. В районе Эбро произошел воздушный бой. Летевшие на разведку 3 И-16 были внезапно атакованы 20 Bf 109. На аэродром вернулся только один не получивший повреждений республиканский истребитель, два других произвели вынужденные посадки на своей территории.

ЭФ. 9 Р-Зет под прикрытием 13 И-15 бомбили противника в районе Пеньярройи.

Два гидросамолета республиканцев прикрывали миноносцы. Из-за отказа мотора один гидро произвел вынужденную посадку на воду. Экипаж удалось спасти, самолет затонул.

3 СБ и 3 «груммана» летали на разведку моря.

3 августа

ВФ. На Эбро 10 SM.81 бомбили район Фликс — Винебре. Один из этих самолетов, по отечественным документам, был сбит; по иностран-

ным данным — бомбардировщик был поврежден, но сумел вернуться к себе. Из его экипажа сержант-итальянец запаниковал, выпрыгнул с парашютом и попал в плен.

3 СБ под прикрытием 14 И-16 и 10 СБ под прикрытием 13 И-16 бомбили противника в районе Гандесы. При возвращении с заданий произошло три аварии И-16: *«Летчик Зюзин при посадке сломал самолет — ремонту принадлежит, летчик Глушков при посадке разбил самолет — ремонту не принадлежит. Летчик Журавлев разбил при посадке самолет, ремонту принадлежит»* [28].

Немецкие зенитчики претендуют на сбитый СБ.

ЭФ 9 Р-Зет под прикрытием 13 И-15 бомбили противника. 3 «грумана» вылетали на патрулирование побережья.

4 августа

ВФ На Эбро на бомбардировку в район Аренса летали 6 СБ в сопровождении 18 И-16.

ЭФ 9 Р-Зет в сопровождении 14 И-15 бомбили противника.

5 августа

ВФ В районе Эбро произошло три воздушных боя между 6 СБ, 21 И-16 (в том числе, 9 советских истребителей) и в общей сложности до 50 «фиатами» и несколькими Не 111. Без потерь было сбито 4 «фиата», в том числе 2 — советскими летчиками. Итальянцы признали в этот день погибшим в катастрофе на CR.32 пилота Луиджи Риччи (Luigi Ricci). Вероятно, эта катастрофа прямо связана с воздушным боем. С республиканской стороны на самолете Сергея Грицевца было обнаружено 3 пробоины, а *«летчик Быковский, не обращая внимания на сигнал командира эскадрильи, увлекая за собой 2-х летчиков, решил в 3-й раз сопровождать Катюш на фронт, и по возвращению за неимением горючего сел вынужденно, самолет разбит — ремонту не принадлежит. Летчик Коновалов сел вынужденно на аэр. Реус, и летчик Богданов на свой аэродром»* [28].

В 19.20 начался очередной воздушный бой 22 И-15 и 19 И-16 с 10 Bf 109 и 15 «фиатами». По дневнику боевых действий, бой был безрезультатным, по другим документам — республиканскими летчиками был сбит 1 Bf 109. При возвращении *«летчик Журавлев, несмотря на сигнал ком. звена, решил лететь самостоятельно, в результате прошел аэродром и в районе Вендрель скапотировал, получив тяжелое ранение, самолет ремонту не принадлежит»* [28].

В районе Фликса огнем ЗА был сбит Do 17 из A/88. Два члена экипажа — В. Фах (W. Fach) и Ф. Менде (F. Mende) — выпрыгнули с парашютами и попали в плен, третий член экипажа — О. Леманн (O. Lehmann) — погиб.

«К вечеру, — отмечается в дневнике боевых действий, — *были разрушены фашистской авиацией все мосты на р. Эбро, за исключением одного у Фликс, который был поврежден»* [70].

5 «грумманов» прикрывали Валенсию.

6 августа

И-16 и «грумманы» сделали 35 самолето-вылетов на прикрытие городов и портов Каталонии.

7 августа

ВФ В районе Эбро произошло два боя. В 17.00 между 18 И-15 и 12 франкистскими бомбардировщиками, которые в результате сбросили бомбы вне цели и ушли. В 19.00 между 17 И-16, 11 И-15 и 7 Bf 109. Потерь в этих

боях не было. Есть данные о происшедшем в период с 17.15 до 18.40 двухминутном воздушном бое в районе Гандесы с участием советских летчиков, в котором был сбит бомбардировщик противника.

И-16 и «грумманы» произвели 90 вылетов на прикрытие городов Каталонии.

Таблица 49

Количество самолетов республиканских ВВС на 7.08.37 г. [70]

	И-16*	И-15	СБ	«Грумман»	Р-Зет	Другие	Всего
В строю	41	51	33	18	39	28	210
В ремонте	10	4	4	3	2	11	34

* Еще 30 самолетов находилось в сборке.

8 августа

Плохая погода.

ЭФ. СБ сделали 12 вылетов, И-15 — 16.

10 вылетов было сделано на прикрытие побережья Каталонии.

9 августа

ВФ. СБ выполнили 18 боевых вылетов, Р-Зет — 18, «грумманы» — 9, И-15 — 71.

18 СБ вылетали на бомбардировку противника в район Альвареса. В районе Балагера самолеты были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии. В результате одна эскадрилья оторвалась, рассыпалась и сбросила бомбы где попало, в том числе, 4 бомбардировщика сбросили их на свою территорию. Все самолеты получили пробоины от огня зенитной артиллерии, одному самолету досталось особенно сильно — летчик Григорий Якименко и стрелок Шевченко были ранены. С трудом, временами теряя сознание, Якименко вышел на свою территорию, где произвел нечто среднее между падением и вынужденной посадкой. Штурман Василий Ницай при этом сломал ногу, а все, что осталось от самолета, направили в заводской ремонт. Это был 20-й вылет экипажа. Других боевых потерь и встреч с противником в воздухе не было.

В период 8 — 9 августа за счет новой партии И-16 все находившиеся в Испании советские летчики-истребители были обеспечены самолетами. На этот момент из 34 летчиков выбыло 7: погибло — 3, тяжело ранено в бою — 3, в аварии — 1. Из оставшихся 27-ми были сформированы две эскадрильи**, которые до 7 сентября действовали, судя по документам, автономно друг от друга.

Эскадрилья № 5, 13 летчиков. Командир — Грицевец С. И., зам. командира — Коробков П. Т., летчики Богданов Б. С., Быковский С. Д., Глушков П. Г., Горяинов Н. А., Зюзин В. В., Какутич И. И, Максименков С. Л., Онищенко М. В., Свергун И. Т., Федосеев М. А., Фомин Н. Я.

Эскадрилья № 2, 14 летчиков. Командир — Неделин П. И., зам командира — Семенко В. М., летчики Богуславчик Л. Д., Волков В. С., Воробьев В. Ф., Герасимов Н. С., Зубарев И. И., Коновалов А. Н., Луковников С. А., Павлов И. Н., Сапронов М. С., Старков В. В., Туров А. Г., Шаулов И. Г.

К 7 сентября обе эскадрильи были сведены в одну группу, а точнее сказать, полноценную эскадрилью, которую возглавил Грицевец. 5-й эскадрильей стал командовать Павел Коробков, 2-й после 26 августа, когда Петр Неделин получил травму, Виктор Семенко. Чаще всего летчиков водил в бой Сергей Грицевец. Такая схема сохранилась до последнего боя советских истребителей.

** Указанная ниже структура, основанная на двух журналах действий каждой эскадрильи, на наш взгляд, является наиболее достоверной. В пользу этого говорят и мемуары Ариаса и Мероньо, а также книги историка Г. К. Семенова. Однако есть и другие версии. Например, по воспоминаниям Александра Григорьевича Турова, приведенным в книге «Вместе с патриотами Испании», структура выглядела следующим образом: командир группы — Грицевец С. И, командиры эскадрилий — Коробков П. Т., Неделин П. И. и Семенко В. М.

9 августа эскадрилья Грицевца перелетела с тылового аэродрома Фигерас, расположенного возле французской границы, на фронтовой аэродром: *«При посадке на аэродроме «Вальс» пилот Максименко* (правильно — Максименков. — *Примеч. авт.) разбил самолет (промаз) самолет подлежит ремонту. При рулении столкнулись летчики Фомин и Горяинов (вышла из строя одна плоскость)»* [28].

ЭФ Боевую задачу выполняли 18 Р-Зет и 16 И-15.

10 августа

Плохая погода.

ВФ Р-Зет выполнили 9 боевых вылетов, истребители — 54.

Над Аликанте появилось 10 SM.81, один из них был сбит огнем ПВО.

11 августа

Плохая погода.

Республиканская авиация произвела 4 боевых вылета на прикрытие портов Каталонии.

12 августа

ВФ На боевые задания летали 12 СБ (у одного самолета отказал двигатель, и он вернулся, не выполнив задания), истребители совершили 210 самолето-вылетов.

Произошло два воздушных боя. Первый начался в 13.40 в районе Гандесы между 32 И-16 и 18 Не 111. Бомбардировщики не смогли выполнить свою задачу, а 1 из них был сбит.

В 14.20 начался второй бой между 6 СБ, 28 И-16 и 9 бомбардировщиками, 30 истребителями противника. 2 СБ было сбито,1 пилот бомбардировщика погиб — во время прыжка с парашютом он столкнулся со стабилизатором. Остальные члены экипажей уцелели, они благополучно спустились на парашютах на республиканской территории. Александр Коновалов на И-16 откололся от строя и во время набора высоты был обстрелян летчиком 1.J/88 О. Бертрамом (O. Bertram). В результате самолет Коновалова, до того момента, пока товарищи не пришли ему на помощь, получил 34 пробоины, а сам летчик был ранен, но смог довести истребитель до аэродрома. Противник, по отечественным данным, потерял 3 Bf 109 и 2 Не 111.

Немецкие истребители претендуют на уничтожение 3 СБ и 1 И-16.

ЭФ Произошел бой между 13 И-15 и эскадрильей бомбардировщиков, сопровождаемой 25 «фиатами». Был сбит 1 И-15. По заявлению республиканских летчиков, сбито 2 «фиата» и 1 бомбардировщик. По зарубежным данным, пилот Ju 86 Луис Ромеро Гирон (Luis Romero Giron) получил ранение. Других потерь националисты не признали и считают, что в бою с 35 И-15 сбили 4 из них.

13 августа

ВФ На Эбро на боевые задания летали только истребители (180 самолето-вылетов), которые прикрывали наземные войска и отогнали в общей сложности 46 бомбардировщиков и 19 истребителей противника. Все остальное время в перерывах между появлением над фронтом республиканских истребителей наземные войска подвергались бомбардировке.

Возвращаясь с задания, И. Шаулов на посадке разбил свой И-16.

ЭФ На боевые задания летали 18 СБ и 13 И-16.

14 августа

ВФ. В секторе Эбро СБ выполнили 12 вылетов, истребители — 141. На другом участке ВФ 8 Р-Зет бомбили противника в районе Пуэбло-Альбеса.

Зафиксировано три встречи противников в воздухе. Первая из них, происшедшая в районе Пуэбло-Арис между 6 СБ, 21 И-16 и 25 He 111, закончилась безрезультатно. После первой атаки одной эскадрильи И-16 бомбардировщики противника ушли. Вылет 6 СБ и 23 И-16 в 13.45 прошел без встречи с противником, но от зенитного огня 4 бомбардировщика получили пробоины.

Вторая встреча переросла в два почти неразрывных воздушных боя, длившихся около часа. Первыми в схватку вступили 32 И-16 (в том числе 12 самолетов из 5-й эскадрильи во главе с С. Грицевцом) с 12 He 111, 30 «фиатами» и 9 Bf 109. В первой фазе боя было сбито 2 He 111 («один — сгорел, второй падал в беспорядке»), 1 Bf 109 и 7 «фиатов». Спустя короткое время на помощь республиканцам подошли 20 И-16 (в том числе — 10 самолетов из 2-й эс-кадрильи во главе с В. Семенко) и 28 И-15. Подошла помощь и противнику.

Во второй фазе боя были сбиты 1 He 111, 1 Bf 109 и 6 «фиатов». Общее количество сбитых самолетов — 18 — вызвало недоверие, и в документах кем-то в скобочках было дописано: «реально 10—12». Историк Г. К. Семенов в одной из своих книг ссылается на статью из газеты «Правда» от 18.08.1938 г., посвященную этому бою, в которой уточняется ряд подробностей. Называется один погибший — летчик Рубен Гомес Редондо (Ruben Gomez Redondo), который «довел самолет почти до аэродрома и разбился». Но это была не единственная потеря: на взлете разбился и погиб еще один испанский летчик. В упомянутой статье газеты «Правда» перечисляются испанские летчики, одержавшие победы в этом бою: с-т Франциско Паредес Мартинес — 1 «фиат», с-т Франциско Тарасона Торан — 1 «фиат», с-т Альфредо Фернандес Вильялон Хэра — 1 Bf 109, с-т Альфаро Муньос Лопес — 1 «фиат», л-т Мигель Самбудио — 1 «фиат», л-т Висенте Кастильо Монсо — 1 «фиат», с-т Луис Сервент Серрильо — 1 «фиат» [109].

Из 5-й эскадрильи на свой аэродром не вернулось 4 истребителя. Мотор одного самолета был поврежден стрелками He 111, и Ивану Какутичу пришлось произвести вынужденную посадку в 10 км от линии фронта. Во время планирования истребитель пытались добить 3 «фиата», но были отогнаны Михаилом Федосеевым. Что стало с самолетом, не уточняется, летчик, согласно документам, отделался небольшими ушибами, однако в строй эскадрильи больше не вернулся. На истребителях Павла Коробкова, Петра Глушкова и Николая Фомина моторы отказали без воздействия противника, и летчики вынуждены были сесть на аэродроме Реус. 2-я эскадрилья вернулась на свой аэродром в полном составе.

По документам, о 10 победах заявили советские летчики, в том числе: 5-я эскадрилья — 2 бомбардировщика и 4 «фиата» и 2-я — 1 Bf 109 и 3 «фиата». Отличился Сергей Луковников, который сошелся в лобовой атаке с «фиатом». Луковников уже попрощался с жизнью, когда «фиат» все же пошел вниз, однако разойтись без столкновения не удалось. Советский истребитель винтом «прошелся» по хвосту «фиата», отрубил ему хвост, а сам смог вернуться на аэродром.

По иностранным данным, в этом бою приняло участие 90 «фиатов» и Bf 109 и 27 He 111. 2 He 111 вернулись на аэродромы в разной степени поврежденными: у б/н 25 • 9 работал только один двигатель, у б/н 25 • 6 все крылья были в пулевых отверстиях, а бомбардировщик б/н 25 • 17 по какой-то причине произвел посадку на другом аэродроме. Националисты признали потерю 2 «фиатов»: б/н 3-75, летчик Хосе Месиа Лессепс (Jose Mesia Lesseps), и б/н 3-127, пилот-ас Карлосом Байо Алессандри (Carlos Bayo Alessandri), имевший на тот момент 5 побед, а к концу войны — 11. Алонсо Фарина (Alonso Farina), летавший на «фиате» б/н 3-139, получил ра-

нение. По числу заявленных побед франкисты не сильно отстали от республиканских летчиков. Немцы заявили о 7 сбитых И-16, и националисты — о 5 самолетах.

15 августа

ВФ. На Эбро было два воздушных боя. В 13.00 21 республиканский истребитель встретил в районе Гандесы 20 «юнкерсов» и 30 «фиатов». Бомбардировщики ушли, не сбросив бомб, «фиаты» от активного боя уклонились, но, тем не менее, республиканские истребители заявили об 1 сбитом «фиате».

В 14.04 группа из 15 И-16 (в т. ч. 10 из 2-й эскадрильи) и 28 И-15 подверглась атаке 10 Bf 109. 1 И-15 был сбит, легкораненый летчик опустился на парашюте. И-16 Ивана Павлова получил 11 пробоин. Повреждения оказались серьезными, и пилоту пришлось произвести посадку на «брюхо» на аэродроме Вендрель, летчик при этом не пострадал. Произошла авария: *«Пилот Туров сделал при посадке полный скоростной капот, ранен при посадке»**. Республиканские летчики претендуют на 2 сбитых Bf 109, немецкие пилоты — на 1 И-16 и 2 И-15.

* Александр Туров в своих воспоминаниях уточняет, что это произошло потому, что его самолет был поврежден огнем ЗА, а сам он был ранен [78].

В вылетах 6 СБ и 15 истребителей и 4 СБ и 16 И-16 встреч с противником не было, но 2 бомбардировщика в последнем вылете получили пробоины от зенитного огня.

На прикрытие прибрежных городов Каталонии 20 вылетов сделали «грумманы» и 20 — истребители.

В документах так были подведены итоги боевой работы летчиков 5-й эскадрильи И-16 на 15 августа 1938 г. [28]:

Таблица 50

№ п/п	Ф. и. о. летчика	Кол-во боевых вылетов	Кол-во воздушных боев	Налет часы-минуты
1	Грицевец С. И.	43	14	53
2	Федосеев М. А	44	13	55.10
3	Коробков П. Т.	44	12	53.30
4	Богданов Б. С.	27	10	35
5	Горяинов Н. А.	13	7	18.40
6	Быковский С. Д.	9	5	13.25
7	Зюзин В. В.	13	3	17.50
8	Глушков П. Г.	6	2	8.40
9	Какутич И. И.	8	2	11.45
10	Максименков С. Л.	7	2	10.10
11	Свергун И. Т.	9	2	12.45
12	Фомин Н. Я.	8	2	11.45
13	Онищенко М. В.	8	—	10.45

16 августа

Плохая погода, сведений о боевой деятельности нет.

Таблица 51

Количество самолетов республиканских ВВС на 16.08.38 г. [21]

	И-16	И-15	СБ	«Грумман»	Р-Зет	Другие
Каталония (ВФ)						
В строю	50	36	18	9	11	20
В ремонте	21	5	1	—	—	6
Центральная Испания (ЛФ, ЦФ, ЭФ, ЮФ)						
В строю	—	13	10	11	29	—
В ремонте	—	2	2	—	2	—

17 августа

ВФ. На боевые задания летали только истребители (90 самолето-вылетов). Во время вылета 5-й эскадрильи имел место 15-минутный безрезультатный бой с группой Bf 109.

ЭФ. На боевые задания летали 18 Р-Зет, истребители совершили 74 самолето-вылетов.

ЦФ. На боевые задания летали 9 СБ.

18 августа

Плохая погода.

ВФ. В этот день на аэродром Вальс возвращались на отремонтированных машинах Павел Коробков и Петр Глушков, Николай Фомин благополучно перелетел днем ранее. Перелет Коробкова прошел благополучно, а Глушков, *«зайдя на посадку, забыл выпустить шасси, посадку произвел на живот, машина подлежит ремонту»*.

ЭФ. На боевые задания летали 6 СБ, 2 Р-Зет и 21 истребитель.

68 боевых вылетов было сделано на прикрытие портов Каталонии.

Таблица 52

Состояние ВВС противника на 18.08.38 г. (по республиканским данным) [23]

Подразделение	Тип самолета	Марка самолета	Кол-во самолетов	Примечание
«Легион Кондор»	Разведчики	До 17	12	Передаются националистам
		Хе 70	6	— » —
		Хе 45	3	
	Истребители	Ме 109	24	Передаются националистам
		Хе 51	24	— » —
	Бомбардировщики	Хе 111	36	— » —
	Гидросамолеты	Хе 59	12	
Итальянцы	Истребители	Фиат CR.32	99	Передаются националистам
		Фиат CR.32	27	На о. Майорка
	Бомбардировщики	Савойя-81	24	
		Савойя-79	18	
		С-2*	15	На о. Майорка
		Фиат BR.20	6	
		Бреда Ва.65	6	
		Ромео-37	18	Передаются националистам
		Чидто*	15	
Испанцы-националисты	Истребители	Фиат CR.32	36	
	Бомбардировщики	Савойя-79	36	
		Ю-52	25	
		Ромео-37	12	
		Хе 70	15	

* Так в документе.

19 августа

ВФ. На Эбро стояла плохая погода. По неполным данным, республиканская авиация произвела 120 боевых вылетов, из которых 12 — СБ, 108 — истребители.

Произошло два воздушных боя. В 10.45 начался бой между 29 И-16 и до 20 Bf 109. 3 республиканских самолета было потеряно, пилоты которых — Василий Воробьев и два испанца — погибли. Истребитель Николая Герасимова получил 7 пробоин, но летчик смог благополучно посадить са-

молет на аэродроме. Немцы заявили о 4 сбитых И-16, потеряв, по отечественным данным, 5 самолетов (в т. ч. 1 сбитый советскими летчиками).

В 11.40 20 И-16 и 22 И-15 встретились с 5 Bf 109 и несколькими «фиатами». В последовавшем бою без потерь со стороны республиканцев было сбито 2 «мессершмитта».

Вылет 6 СБ и 16 истребителей прошел без встречи с противником, а вылетевшие в 15.00 6 СБ и 21 истребитель вернулись из-за плохой погоды.

ЭФ. На боевые задания летали 6 СБ, 9 Р-Зет и 49 истребителей.

Националисты потеряли He 51 и He 45.

20 августа

ВФ. Республиканские истребители сделали 81 вылет и провели два воздушных боя с 10 и 12 Bf 109 соответственно. В бою пропал без вести испанский летчик на И-16, еще один пилот был ранен, но сумел вернуться на аэродром на своем И-15. 2-я и 5-я эскадрильи И-16, участвовавшие в этих боях, потерь не имели.

Немцы заявили о двух победах, потеряв при этом, по отечественным данным, 4 самолета, три из которых сгорели в воздухе.

21 августа

ВФ. Республиканская авиация в секторе Эбро из-за плохой погоды сделала только один групповой вылет 9 СБ и 25 истребителей.

Бомбардировщики противника сбрасывали бомбы с малых высот. He 111 (б/н 25 • 4) был сбит огнем 20-мм «Эрликона»*. Один член экипажа сбитого бомбардировщика — Х. Виллер (H. Willer) погиб, трое авиаторов спустились на парашютах: Шварц (Schwarz) и Фришлинг (Frischling) — на свою, Науманн (Naumann) — на республиканскую территорию, где был взят в плен.

И. Павлов на отремонтированном И-16 вернулся из Вендреля в Вальс.

* По иностранным данным, это произошло 20.08.1938 г.

22 августа

ВФ. По неполным данным, было совершено 20 вылетов СБ и 105 вылетов истребителями.

У И-16 Ивана Павлова на посадке после вылета на сопровождение СБ сломалась правая плоскость.

23 августа

ВФ. В секторе Эбро произошло три воздушных боя. Первый бой произошел в районе Вильяльбы между 20 И-16, прикрывавшими 8 СБ, и 15—25 «фиатами». Бой начался на высоте 4500 м и длился 15 минут, после того как СБ сбросили бомбы. Пилоты 5-й эскадрильи заявили о 5 сбитых «фиатах». Несколько СБ получили пробоины от зенитного огня, а машины Михаила Онищенко и Петра Глушкова — пробоины в плоскостях от огня «фиатов». Итальянцы считают, что сбили 1 СБ и несколько И-16.

В 15.00 в районе Вильяльбы, после того как 6 СБ сбросили бомбы, несмотря на их прикрытие из 24 И-16, четверка Bf 109 во главе с командиром 3.J/88 Мёльдерсом попыталась атаковать бомбардировщики. На высоте 3 тысячи м 5-я эскадрилья перехватила «мессершмитты» и провела 5-минутный бой. По иностранным данным, Мёльдерс в одиночку атаковал в 50 км от линии фронта группу СБ, но сам был перехвачен эскадрильей И-16, от которых смог оторваться на предельно малой высоте. Обе стороны претендуют в этом бою на победы. По отечественным данным, 1 истребитель противника был сбит, и остальные сразу ушли. С другой стороны Мёль-

дерсу была записана победа над 1 СБ. Республиканцы в этом бою потерь не имели.

В 19.00 начался ожесточенный бой между 17 И-16 (в т. ч. 8 истребителей из 2-й эскадрильи), 22 И-15 и 20 «фиатами» и несколькими «мессершмиттами». Вскоре в схватку вступили 10 И-16 5-й эскадрильи и 30 «фиатов». 2-я эскадрилья вела бой с 12 Bf 109 из 1.J/88. Самолет л-та Ивана Павлова был подбит, при вынужденной посадке летчик ударился головой о прицел, получил тяжелейшую травму и через три часа умер. Самолет Владимира Волкова получил 14 пробоин, был перебит трос управления рулем поворота, но летчик смог долететь до аэродрома, где, не выпуская шасси, произвел посадку. Иван Зубарев вернулся на аэродром, привезя 2 пробоины в своем самолете. Побед летчиками 2-й эскадрильи заявлено не было. 5-я эскадрилья в течение 35 минут вела бой с 15 «фиатами». Симон Максименков преследовал «фиат», который, уходя от погони, снизился и вошел в зону действенного огня своей ПВО. Огонь зенитчиков был точен: на высоте 800 м Максименкову пришлось покинуть И-16 с парашютом, летчик приземлился на своей территории и отделался ушибами*. Самолет Михаила Онищенко получил 5 пробоин. 5-я эскадрилья, согласно журналу боевых действий, заявила о 6 сбитых «фиатах».

* Тем не менее в боях больше не участвовал.

Республиканская сторона потеряла еще 1 И-16. По одним документам — пилот выпрыгнул с парашютом, по другим — произвел вынужденную посадку, при которой самолет сгорел. Дневник боевых действий подводит итог этого боя — сбито 3 «фиата» и 1 Bf 109.

Итальянцы признали потерю за этот день 3 истребителей. Пилот Альдо Браччо (Aldo Bracco) погиб, Карло Бонифачи (Carlo Bonifaci) попал в плен, Пио Томаселли (Pio Tomaselli) совершил посадку на своей территории. Со своей стороны, итальянцы претендуют на 8 сбитых в утреннем и вечернем боях И-16. Немцы претендуют на победы над 2 И-16 и 1 И-15.

На другом участке ВФ 9 Р-Зет бомбили противника в районе Трэмпа, два из них были повреждены зенитным огнем.

24 августа

ВФ. Утром произошла первая встреча между 6 СБ, ведомыми Л. Мендиолой, шедшими на бомбардировку в район Гандесы, прикрывавшими их 27 И-16 (в т. ч. 6 из 2-й аэ) и 20—25 «фиатами» с итальянскими пилотами. ЗА противника первым же залпом сбила СБ Николая Величко. По воспоминаниям очевидцев, утром того дня по дороге на аэродром Николай Величко, будто предчувствуя что-то, договаривался поменяться местами в строю с другим ведомым, Борисом Шароновым, с которым должен был лететь вместе в строю ведущего звена. В конце концов Величко решил лететь левым ведомым. При подходе к линии фронта в районе Корберы Николай, видимо, понял, что ошибся, и, примерно километр не доходя до цели, нарушая строй, повел свой СБ вниз. Однако обмануть судьбу не удалось... По воспоминаниям Шаронова, самолет Величко буквально напоролся на снаряд зенитки. Весь экипаж покинул машину на парашютах, но в живых из них остался только стрелок Андрей Родин, который выпрыгнул первым и благодаря высоте и ветру спустился на республиканской территории**. Парашют Николая Величко сгорел в воздухе, штурман ст. л-т Владимир Титов спустился на территорию противника и пропал без вести.

** По другим данным, в километре за линией фронта, но сумел добраться до своих.

На этом потери не закончились. В бою с истребителями противника, длившемся 10 минут, было сбито еще 2 И-16, один летчик-испанец пропал без вести, второй — спасся на парашюте. Получил 4 пробоины и произвел посадку на «брюхо» на аэродроме Леонид Богуславчик, шасси И-16 оказалось повреждено. Противник потерял, по отечественным данным, 3 «фиата» (в т. ч. 2 сбитых советскими летчиками).

В 17.00 районе Вильяльбы произошла вторая встреча, в которой республиканским летчикам удалось взять реванш за утреннюю неудачу. В бою между патрулировавшими над линией фронта 20 И-16 (в т. ч. 8 из 5-й аэ), 20 И-15 и 30 «фиатами», к которым вскоре подошли на помощь еще 11 самолетов, республиканцы без потерь сбили 5 самолетов, 3 летчика были взяты в плен. В рамках этого боя советским летчикам вначале достались 10 «фиатов», воздушный бой с которыми продолжался 5 минут, а через некоторое время начался второй бой с 6—8 «фиатами», который также длился 5 минут. Советские летчики заявили об 1 сбитом «фиате».

Из западных источников известно, что в этом бою участвовали испанцы-националисты на 16 Fiat CR.32. Франкисты заявили о сбитых И-16 и И-15, потеряв 2 истребителя (б/н 3-97 и 3-135). Пилоты Ф. Арречеа Бельсунсе (F. Arrechea Belzunce) и Х. Чапаприэта Ингладо (J. Chaparrieta Inglado) попали в плен. Иностранные исследователи считают, что победы одержали республиканские летчики Франсиско Тарасона и Хосе Мария Браво.

25 августа

ВФ. На Эбро была плохая погода.

ЭФ. Республиканская авиация произвела 70 боевых вылетов: 9 — Р-Зет и 61 — истребители. В районе Пуэбла-де-Алькосера произошел бой между 19 И-15 и 18 «фиатами», прикрывавшими 12 бомбардировщиков. Без потерь со стороны республиканцев был сбит «фиат» (б/н 3-63), пилот Хосе М. Эстайо Элисондо (Jose M. Etayo Elizondo) погиб. Националисты по итогам этого боя претендуют на 2 сбитых И-15.

26 августа

ВФ. СБ выполнили 5 боевых вылетов, истребители — 128.

В 12.00 в районе Вильяльбы начался бой 5 И-16 из 2-й эскадрильи и 21 И-15, к которым подошли помощь 8 И-16 5-й эскадрильи, с 25 истребителями-бипланами и 2 бомбардировщиками противника. Из состава советских эскадрилий двое летчиков не приняли участие в бою: *«Летчик Шаулов вернулся с линии фронта из-за плохой работы мотора, летчик Глушков, не дойдя до фронта, вернулся на свой аэродром через 15 минут после вылета, причина: залил мотор при резком отжатии самолета с положения горки»* [28]. В ходе боя 2 И-15 столкнулись, пилоты спаслись на парашютах. Других потерь республиканцы не имели. Противник, по отечественным данным, потерял 2 «фиата» и 1 бомбардировщик (сбиты 2-й эскадрильей) и 1 He 51 (сбит 5-й эскадрильей). Националисты претендует на 2 сбитых И-16 и 1 И-15, признав поврежденным Ro.37.

В середине дня 5-я эскадрилья И-16 вылетала по тревоге, но противника не обнаружила. При возвращение Павел Коробков потерпел аварию на своем аэродроме — *«при выпуске шасси лопнул шаровой болт, в результате на посадке сломал левую плоскость».*

Вечером на совместное с испанскими летчиками патрулирование должны были вылететь 3 И-16 из 2-й эскадрильи. Однако Василий Старков из-за плохой работы мотора не смог вылететь, Петр Неделин взлетел, но при уборке шасси оборвался трос, при этом стойка шасси застопорилась в каком-то промежуточном положении, поэтому на посадку летчик пошел с одной выпущенной «ногой» и разбил лицо о прицел так, что больше в Испании в строй уже не вернулся.

ЭФ. Республиканская авиация произвела 85 боевых вылетов: 9 СБ, 18 Р-Зет и 58 истребители. В районе Кабеса-дель-Буэйя произошел безрезультатный бой между 9 Р-Зет, 22 И-15 и 9 «фиатами».

27 августа

ВФ. Республиканская авиация в Каталонии из-за плохой погоды произвела только 18 вылетов на прикрытие портов.

ЭФ. Р-Зет выполнили 9 боевых вылетов, истребители — 61.

28 августа

ВФ. Плохая погода. Зенитным огнем секторе Эбро был сбит «фиат».

ЭФ. 25 Р-Зет под прикрытием 21 И-15 бомбили войска националистов.

29 августа

ВФ. Республиканская авиация из-за плохой погоды боевых вылетов не совершала.

ЛФ. 6 СБ бомбили противника в районе Эль-Торо.

ЭФ. Выполнено 14 самолето-вылетов СБ и около 50 — истребителями. Имели место две встречи в воздухе. В 16.40 патрулировавшие над фронтом 21 И-15 встретили 9 «фиатов» и 9 бомбардировщиков. Противник сбросил бомбы вне цели. Вечером эскадрилья И-16 провела бой с 18 «фиатами» и сбила 1 вражеский истребитель.

30 августа

ВФ. Республиканская авиация из-за плохой погоды боевых вылетов не делала.

Несколько франкистских самолетов было повреждено штормовым ветром в ночь с 29 на 30 августа на аэродроме Ла-Сения.

ЛФ. 2 «груммана» летали на разведку.

ЭФ. Р-Зет произвели 26 боевых вылетов, «грумманы» — 2 и истребители — 43.

11 И-16, патрулировавшие над фронтом, вступили в бой с 12 «фиатами» и бомбардировщиками. Республиканцы сбили 1 «фиат» и Do 17. Националисты признали потерю «фиата» (б/н 3-145), пилот Франсиско Гомес Тренор (Francisco Gomez Trenor) погиб*, и заявили о 3 сбитых И-16.

* По иностранным данным, погиб 31.08.1938 г.

31 августа

ВФ. На Эбро в 13.00 3 «груммана», в 15.00 3 СБ и 6 И-16 вылетали на разведку. Вечером в районе Батеа произошел воздушный бой между 6 СБ, 24 И-16, к которым подошли на помощь еще 16 республиканских истребителей, и 18 «фиатами». У одного СБ (летчик Александр Наконечников, штурман Кирилл Коломиец и стрелок Василий Козлов) во время разворота после бомбометания сдал один мотор**. В это время появились 7 истребителей противника. Сохранились воспоминания штурмана и стрелка самолета: *«Мы отстали от эскадрильи, а наши истребители опоздали нас прикрыть от цели. Положение было критическое, но летчик тов. Наконечников не растерялся, он отрегулировал машину и повел на свою территорию по моему указу на наш истребительный аэродром, чтобы сесть»* [28]. Оторваться от противника тем не менее не удалось. В бой вступил борт-стрелок. Чуть позже командир отряда СБ Андрей Калачиков сбросил газ, и отставший бомбардировщик смог встать в строй, к тому моменту появились и республиканские истребители. Стрелок Козлов поразил приблизившийся на 20—25 м «фиат», и тот, задымив, вынужден был отвалить в сторону. Штурман уточнил судьбу «фиата»: *«Объятый пламенем, падает на землю».* Подоспевшие республиканские истребители сбили

** Причина не уточняется, но, вероятно, из-за повреждения огнем ЗА.

еще 1 «фиат». Поврежденный СБ на одном моторе долетел до аэродрома и благополучно произвел посадку.

В 19.15 8 И-16 2-й эскадрильи вылетали по вызову на фронт в район Гандесы, встречи с противником не было. Иван Шаулов из-за неисправности мотора вернулся на аэродром раньше других. Во время посадки летчик Л. Богуславчик потерпел аварию: *«из-за плохого расчета задел носом за насыпь, получился скоростной капот, машина разбита, летчик легко ранен».*

Немецкие летчики претендуют на 1 предположительно сбитый И-16.

СЕНТЯБРЬ

23 сентября на сессии Совета Лиги Наций премьер правительства Республики Хуан Негрин объявил об одностороннем выводе из Испании всех республиканских бойцов, не имеющих испанского гражданства. Этим решением Негрин хотел устранить претензии о ненациональном характере борьбы Республики и попытаться воздействовать мировым сообществом на Франко, чтобы и он сделал то же самое. К осени 1938 г. иностранцев в республиканской армии оставалось только — 12 208 человек (из них 3 160 в госпиталях)*, и они уже не играли значительной роли в боях, чего нельзя сказать о немцах и итальянцах в составе войск националистов. В свете этого события Франко также пришлось пойти на вывод неиспанских военных, однако он заявил о заниженных официальных данных количества иностранцев в республиканской армии и эвакуировал из страны примерно столько же человек, сколько и республиканцы. Получилось, что республиканцы эвакуировали 100% иностранцев, а националисты только какую-то часть, причем в основном раненых, больных и сражавшихся более 18 месяцев.

Решение республиканского руководства имело прямое отношение к советским добровольцам. К середине октября 1938 г. в Испании не осталось советских летчиков, принимавших непосредственное участие в боях**. Советские военные советники, вероятно, получили дипломатический статус (военные атташе) и пробыли в Испании до конца боевых действий. Бойцы из других стран проходили через Международную комиссию по эвакуации, и их отбытие из Испании затянулось — 28 октября в Барселоне состоялась официальная церемония проводов, а первая большая группа (1 527 человек) покинула пределы страны только 12 декабря.

* Согласно данным Международной комиссии по эвакуации добровольцев, образованной 14 октября 1938 г.

** По нашим документам, республиканцы настаивали на продление срока пребывания в Испании группы летчиков-истребителей под руководством Грицевца.

1 сентября

ВФ На Эбро из-за плохой погоды республиканская авиация не летала.

ЭФ СБ произвели 9 боевых вылетов, Р-Зет — 45, «грумманы» — 18 и истребители более 70.

Произошло два воздушных боя. Утром три звена «грумманов» вылетели на разведку. Одно звено было перехвачено семеркой «фиатов», и 1 «грумман» был сбит. Летчик погиб, летчик-наблюдатель получил ранение.

Вечером на девятку «грумманов» навалилось уже 26 «фиатов», но на этот раз республиканские самолеты прикрывала девятка И-16. В результате боя противник лишился 2 истребителей. Франкисты претендуют на 2 сбитых за день «груммана», однако, по отечественным данным, во втором бою потерь не было.

ЛФ 4 СБ бомбили порт Кастельон.

На прикрытие портов было сделано 25 вылетов.

2 сентября

ВФ. Шестерка СБ два раза, первый — под прикрытием 23 И-16 и второй раз под прикрытием 32 И-16, бомбила франкистов в районе Гандесы. 9 «грумманов» звеньями летали на разведку.

ЭФ. СБ произвели 9 боевых вылетов, Р-Зет — 9, «грумманы» — 7 и истребители — 26. Произошло три воздушных боя.

В 8.30 в районе Кабеса-дель-Буэйя 18 «фиатов» пытались атаковать 9 Р-Зет, прикрытых девяткой И-15. Республиканские истребители без потерь отбили атаку противника.

В 9.30 9 СБ 4-й эскадрильи, прикрытые 11 И-16 1-й эскадрильи, в районе Монтерубио встретили группу «фиатов». Последовавший бой стал триумфальным для националистского аса Ангела Саласа Ларразабаля (Angel Salas Larrazabal), который заявил о победах над 3 СБ и 1 И-16. Действительно, в этом бою республиканская сторона потеряла 3 СБ с испанскими экипажами и 1 И-16. Несмотря на то что другие франкистские летчики претендуют еще на 1 СБ и 4 И-16, точно известно, что единственный И-16 был сбит Саласом, который описывал круги вокруг спускавшегося на парашюте командира эскадрильи И-16 Хосе Редондо. Республиканскими летчиками было заявлено о 5 сбитых «фиатах».

В 11.30 шестерка И-15 попыталась атаковать вражеские бомбардировщики. При выходе из пикирования у одного самолета оторвалось крыло. Летчик погиб вместе с машиной.

3 сентября

ВФ. В 7.30 на разведку района Лерида — Балагер вылетело 6 «грумманов», 1 из которых был сбит зенитным огнем.

ЭФ. Р-Зет произвели 9 боевых вылетов, истребители — 56.

4 сентября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители — 130.

На Эбро в районе Гандесы 21 И-16 и 25 И-15 прикрывали свои войска и штурмовали войска противника. Зенитным огнем был подбит 1 И-15, летчик произвел вынужденную посадку на своей территории.

Зенитная артиллерия республиканцев подбила «фиат», который сел на правительственной территории. Пилот-итальянец Франческо Паничи (Francesco Panichi) попал в плен.

ЭФ. На боевые задания летали эскадрилья Р-Зет, эскадрилья И-15 и 24 И-16.

В районе Кабеса-дель-Буэйя произошел бой между эскадрильей И-15 и 18 «фиатами». Республиканские летчики заявили о 2 сбитых «фиатах».

5 сентября

ВФ. И-15 произвели 124 боевых вылета, и И-16 — 44. Произошло четыре воздушных боя, в которых было потеряно 5 И-16 и 1 И-15. Пилоты И-16 л-т Иван Шаулов, Мануэль Араса Сабате (Manuel Araza Sabate), Хосе Корреа Антон (Jose Correa Anton) и Антонио Паскуаль Кассет (Antonio Pascual Gasset) погибли. Летчик И-16 Антонио Ногэра Гордалиса (Antonio Noguera Gordaliza) и пилот И-15 были ранены. Самолеты Николая Герасимова и Виктора Семенко получили 7 и 2 пробоин соответственно. Не обошлось и без аварий с мотором: досрочно вернулся с патрулирования Иван Зубарев.

Большая часть республиканских самолетов была сбита итальянскими «фиатами». Немецкие пилоты в этот день претендуют на две победы —

1 И-16, которого сбили стрелки Не-111, и 1 И-15, заявку на уничтожение которого сделал л-т Энсслен (Ensslen) из 2.J/88, вернувшийся из боя на поврежденной машине. Противник потерял, согласно документам, 2 Не 111, 6 «фиатов», 2 Bf 109 (в т. ч. один сбитый В. Семенко) и *«один «фиат» 5-50 (моноплан)»*. Относительно последнего следует сказать, что, скорее всего, имелся в виду Не 112 с б/н 5 • 50, «фиат» G.50 появился в Испании только на рубеже 1938 — 1939 гг.

ЭФ. В воздушном бою было сбито 2 «фиата».

Противник дважды бомбил Валенсию.

6 сентября

ВФ. И-15 произвели 115 боевых вылетов и И-16 — 53. По документам, франкисты, по неуказанной причине, от воздушных боев уклонялись.

ЛФ. Республиканские самолеты бомбили порт Кастельон.

Таблица 53

Результаты боевой деятельности советских летчиков-истребителей по состоянию на 06.09.38 г. [28]

№ п/п	Ф. и. о. летчика	Кол-во боевых вылетов	Кол-во воздушных боев	Налет часы-минуты
		5-я эскадрилья		
1	Грицевец С. И.	64	24	78.50
2	Федосеев М. А.	66	23	81.05
3	Коробков П. Т.	68	23	82.30
4	Горяинов Н. А.	21	14	29.15
5	Зюзин В. В.	34	13	44
6	Свергун И. Т.	31	13	40.15
7	Быковский С. Д.	23	12	30.45
8	Онищенко М. В.	30	11	37.25
9	Глушков П. Г.	23	9	29.50
10	Фомин Н. Я.	27	8	34.35
		2-я эскадрилья		
1	Семенко В. М.	52	22	62.15
2	Герасимов Н. С.	58	25	74.55
3	Старков В. В.	35	22	47
4	Волков В. С.	33	18	42.05
5	Богуславчик Л. Д.	15	13	20.05
6	Луковников С. А.	24	12	31.00
7	Зубарев И. И.	14	6	19.55
8	Сапронов М. С.	4	2	5.35

За период с 10 августа по 6 сентября 1938 г. 5-я эскадрилья Сергея Грицевца потеряла трех летчиков — по ранению выбыли Иван Какутич и Симон Максименков, по болезни — Борис Богданов. За это же время 2-я эскадрилья Неделина — Семенко потеряла шестерых пилотов. Василий Воробьев, Иван Павлов и Иван Шаулов погибли, Александр Коновалов, Александр Туров и Петр Неделин были ранены. Число заявленных летчиками побед было примерно равное: 5-я эскадрилья — 20 и 2-я — 18.

7 сентября обе эскадрильи объединились в единую группу (эскадрилью). Вскоре после слияния эскадрилий по болезни выбыл из строя Михаил Сапронов, а Иван Зубарев только раз участвовал в бою — 22 сентября; оба этих пилота в конце сентября отправились на родину.

Таблица 54

Количество самолетов и пилотов республиканских ВВС на 06.09.38 г. [21]

	И-16	И-15	СБ	«Грумман»	Р-Зет	Другие
В строю	76	52	22	19	38	25
В ремонте	19	4	5	–	2	8
Пилотов	146	145	44	21	60	202

7 сентября

ВФ. На боевые задания летали 78 И-15 и 38 И-16. Произошел один воздушный бой с «мессершмиттами». Испанскими летчиками заявлено о трех победах, противником – две предположительные над И-16. Отто Бертрам сумел сзади выйти на огневую позицию против звена И-16 и обстрелял обоих ведомых, которые начали падать, один из них – объятый пламенем. О республиканских потерях в отечественных документах не упоминается.

ЭФ. Противник ночью бомбил город Сарса-Капилья.

8 сентября

ВФ. Плохая погода. Республиканские истребители произвели 48 боевых вылетов на штурмовку и 8 вылетов на прикрытие портов Каталонии.

9 сентября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители – 152. Произошел воздушный бой, после которого республиканские истребители заявили о 3 сбитых Bf 109 (в т. ч. 1 – советскими летчиками) и 1 двухмоторном бомбардировщике. Наземные войска подтвердили сбитыми 1 «мессершмитт», 1 бомбардировщик и наблюдали в воздухе также 3 парашюта над территорией противника. Республиканские потери составили 1, сбитый Мёльдерсом, И-16 из испанской эскадрильи, пилот погиб. Со своей стороны, немцы признали следующие потери – унтер-офицер Кининг (Kiening) из 3.J/88 был подбит истребителем И-15 и совершил вынужденную посадку на своей территории; л-т Мартин Лутц (Martin Lutz) из 2.J/88 был атакован И-16, получил повреждения и с большим трудом смог перетянуть на свою территорию, а после вынужденной посадки Лутц оказался в госпитале.

ЛФ. В районе Бурриана противник поднимал аэростат.

10 сентября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, И-15 – 31, И-16 – 64.

Авиация противника активности не проявляла, истребители от воздушных боев уклонялись.

Огнем зенитной артиллерии был сбит He 45 с экипажем Хуан Креспи (Juan Crespi) и Никанор Бартоломе Агиндес (Nicanor Bartolome Agundez). Один из них попал в плен. Кроме этого, пулеметным огнем был сбит 1 «фиат».

10 «савой» два раза бомбили Валенсию.

11 сентября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, И-15 – 15, И-16 – 43.

12 сентября

ВФ. Республиканцы сделали 69 вылетов на прикрытие портов Каталонии.

13 сентября

ВФ. На боевые задания летали только республиканские истребители (170 самолето-вылетов).

Вернер Мёльдерс в одиночку* «охотился» над республиканской территорией. В районе Фликса он обнаружил и внезапно атаковал 7-ю эскадрилью И-16: *«В воздушном бою с «Мессер Шмидтами» сбито четыре И-16 республиканцев. Два самолета упали на территорию республиканцев, два не найдены. Причина потери — внезапная атака истребителей фашистов на эскадрилью республиканских самолетов с молодыми летчиками»* [70]. Подробности происшедшего остались неизвестными. Были потеряны И-16 с б/н СМ-125, СМ-154, СМ-178, СМ-192. 1 из летчиков, Хаиме Сау Колом (Jaime Sau Colom), погиб, один пропал без вести и 1 был ранен.

* Судя по иностранным данным, что, впрочем, не противоречит отечественным документам, зафиксировавшим в ходе сражения на Эбро пролеты одиночного «мессершмитта».

Из иностранных источников известно, что один из потерянных И-16 сел на франкистский аэродром Лерида. Приземлившийся у противника испанец по фамилии Арести (Aresti) заявил, что это был его первый боевой вылет и перелетел он добровольно. Не исключено, что он просто заблудился, в панике покидая место побоища. А если уж он сел на аэродром противника, то ему оставалось говорить только о добровольности своего перелета.

За всю воздушную войну в Испании это был единственный бой, когда летчик (Вернер Мёльдерс) в одиночку атакует целую эскадрилью истребителей противника, 3 самолета сбивает, еще 1 «загоняет» на свой аэродром, а сам благополучно возвращается из боя! Во всяком случае, в истории авиации таких случаев, документально подтвержденных обеими сторонами, немного.

Можно сказать, что руководству советских ВВС был преподнесен тяжелый, но, к сожалению, неоцененный урок: чего стоят в бою «молодые» летчики и что число самолетов в бою — далеко не самое важное. Поучителен или как минимум интересен также опыт тактики «свободной охоты».

Официально счет Мёльдерса после боя увеличился только на одну победу, фактически — на три. Косвенно же и четвертый И-16 был потерян республиканцами не без участия Мёльдерса.

14 сентября

ВФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

15 сентября

ВФ. Плохая погода. На разведку летали 1 СБ и 6 И-16.

15 «савой» бомбили порт Барселоны, погиб 31 человек и 124 было ранено. 2 английских и один республиканский пароход были повреждены.

16, 17 сентября

ВФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

18 сентября

ВФ. СБ произвели 7 боевых вылетов, истребители — 122.

Вечером на патрулирование в район Корберы вылетели И-15 и 15 И-16 с советскими летчиками. Последовательно произошло три воздушных боя:

два — с He 111, и третий, когда горючее уже было на исходе, — с 8 Bf 109. В последнем бою самолет Павла Коробкова получил 6 пробоин. Противник, по отечественным данным, потерял 1 He 111.

19 сентября

ВФ. Республиканские истребители прикрывали наземные войска. Вечером во время патрулирования имела место встреча двух эскадрилий И-16 (в т. ч. советской) и двух групп «фиатов». Сергей Грицевец, как указали летчики, допустил ошибку: «фиаты» были выше, а Грицевец повел эскадрилью вверх *«на полных газах»*. В результате из-за того, что *«моторы были по мощности и количеству наработанных часов неодинаковые»*, во время набора высоты строй истребителей растянулся почти на километр и вместо боевого порядка образовалась *«каша»*. Тем не менее «фиаты» не воспользовались ошибкой, а предпочли ретироваться. Данный эпизод — единственный отрицательный отзыв о Грицевце (дефекты моторов конечно же не его вина), и, судя по документам, он учел эту ошибку, а его авторитет никак от этого не пострадал.

20 сентября

ВФ. На Эбро произошел воздушный бой. Был сбит И-16 пилота Антонио Кальво (Antonio Calvo), победу одержал л-т Энсслен (Ensslen) из 2.J/88. Советские летчики заявили о 2 сбитых «фиатах», испанские — об 1 Bf 109. Немцы признали сильное повреждение в воздушном бою He 45, который разбился при посадке, пилот фон Кугельген (Von Kugelgen) получил ранение. В. Зюзин и С. Быковский из-за аварии моторов их И-16 не смогли долететь до своего аэродрома и сели на аэродроме Реус.

6 бомбардировщиков противника на ВФ и 5 на ЛФ по ошибке бомбили свои войска.

В центральную Испанию из Каталонии перелетели 6 СБ, 15 И-16 (одна эскадрилья) и 26 И-15 (две эскадрильи).

Всего республиканские истребители сделали в этот день 176 самолето-вылетов и 6 — «грумманы».

21 сентября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, Р-Зет — 9 и истребители — 123. В двух воздушных боях был потерян 1 И-16, пилот Леонид Богуславчик погиб. Республиканские летчики, в том числе и советские пилоты, претендуют на 5 сбитых «фиатов» и 1 Do 17.

22 сентября

ВФ. СБ произвели 12 боевых вылетов, истребители — 106.

В двух воздушных боях был потерян 1 И-15, летчик которого получил ранение. Самолет Виктора Зюзина получил 3 пробоины, в том числе 1 — в бронеспинку. Республиканские летчики претендуют на 12 сбитых «фиатов» (в том числе советские пилоты — на 4 самолета противника). Дневник боевых действий подвел итог дня: 4 сбитых, из которых один был найден на республиканской территории с погибшим летчиком. Националисты признали потерю «фиата» (б/н 3-122), пилот Педро Мартинес де Ирухо (Pedro Martinez de Irujo) погиб.

ЛФ. На боевое задание летали 12 СБ.

23 сентября

ВФ. На боевые задания летали СБ (12 вылетов), Р-Зет (9 вылетов) и истребители, число вылетов которых неизвестно. В пяти воздушных боях

было потеряно 3 И-16. 3 других И-16 из-за нехватки горючего произвели посадки вне аэродромов.

С 9.40 до 11.00 две эскадрильи И-16 (в т. ч. 9 самолетов с советскими летчиками) сопровождали 6 СБ. После бомбометания неизвестное число «мессершмиттов» атаковало истребители, а 3 истребителя противника — бомбардировщики во время их разворота на обратный курс. СБ атаковал командир J/88 Вальтер Грабманн (Walter Grabmann). Немецкий летчик вместе с ведомыми занял позицию за ведущим звеном бомбардировщиков, находясь впереди и в «мертвой» зоне ведомого звена республиканских СБ. Ситуация усугубилась и тем, что из 6 ШКАСов стрелков СБ 4 почти сразу отказали. Пока республиканские истребители пришли на помощь, все самолеты ведущего звена были буквально изрешечены, получив в общей сложности до 100 пробоин. 2 СБ, в том числе с экипажем летчика Бориса Шаронова, произвели посадку на передовых аэродромах, у одного самолета на посадке «сложилось» шасси, бомбардировщики были отправлены в капитальный ремонт. Штурман одного из экипажей Пантелей Нечипоренко был легко ранен в ногу, а стрелок (вероятно, Михаил Воробьев) двумя пулями был ранен в руку. Немцы претендуют на две победы над СБ, республиканские летчики побед не заявляли. В своем отчете штурман СБ к-н Павел Чернявский так описал действия немецких истребителей: *«За последнее время, примерно с 20 сентября, Шмидты обнаглели, кроме того, что они частые гости стали на фронте, их стало много, они начали атаковать Катюшек в строю. Мы делаем заключение, что появились новички из немцев»* [26].

С 13.15 до 14.30 три эскадрильи И-16, в том числе одна советская, патрулировали над линией фронта. На этом же участке появилось около 40 «фиатов», с которыми в течение 25—30 минут проходил воздушный бой, в результате которого пропал без вести л-т Виктор Зюзин и пилоты двух других сбитых И-16. Самолет Грицевца получил пробоину в картер мотора. Советские летчики претендуют на две победы над «фиатами». Примечательно, что, согласно отчету, на истребителях Грицевца и Онищенко в бою отказали все пулеметы, тем не менее советские летчики вышли из боя последними, *«напоследок уже не стреляющими атаками согнав вниз, на растерзание к «чато», один «фиат».*

Иностранные источники с избытком приводят сведения о пилотах 2 других сбитых И-16, которые считаются погибшими: Франсиско Катала Усеро (Francisco Catala Usero), Мануэль Вега Гомес (Manuel Vega Gomez), Луис Маргалеф Вернет (Luis Margalef Vernet). Республиканские летчики, кроме указанных побед, претендуют еще на 1 сбитый «фиат» и 1 «мессершмитт».

ЭФ СБ сделали 12 боевых вылетов.

24 сентября

ВФ Р-Зет произвели 9 боевых вылетов, «грумманы» — 8 и истребители — 111. Произошло два воздушных боя, в которых было сбито 2 И-16 с испанскими летчиками. Один пилот раненым спустился на парашюте, второй — найден не был.

С 13.15 до 14.35 три эскадрильи И-16 при патрулировании в районе Корберы встретили три группы «фиатов», эшелонированных по высоте. С нижней группой в течение 40 минут вели бой 7 советских истребителей. Противник в этом бою, по отечественным данным, потерял 2 «фиата», в том числе1 сбитый советскими пилотами. Н. Горяинов после боя потерял ориентировку и сел на аэродром Мунхос.

Второй бой произошел с 18.15 до 19.30. В районе Корберы патрулировали две эскадрильи И-15 и пять эскадрилий И-16. Через какое-то время над линией фронта с превышением 500 м над советской эскадрильей

появились 7 Bf 109. В то время как немцы безынициативно барражировали, советские летчики поднялись выше, откололи от группы 1 «мессершмитт», преследовали его и в результате записали себе победу.

И-15 произвели 36 вылетов на прикрытие Валенсии.

25, 26 сентября

На ВФ и ЛФ стояла плохая погода, авиация обеих сторон не летала. Только 26 сентября республиканские самолеты сделали 6 вылетов на прикрытие Валенсии.

27 сентября

ВФ. На боевые задания летали только истребители. Произошло два воздушных боя.

В первой половине дня две эскадрильи И-15 и три эскадрильи И-16 патрулировали в районе Корберы. Вскоре над линией фронта появились две группы «фиатов» общим числом около 40 машин. Советские летчики атаковали нижнюю группу. Во время маневра столкнулись 2 И-16 с б/н СМ-210 и СМ-245. Петр Глушков спасся на парашюте, ст. л-т Василий Старков погиб — это была последняя потеря советских летчиков-истребителей в Испании. В последовавшем затем бою советские летчики сбили 1 «фиат».

Во второй половине дня республиканские истребители вновь патрулировали в районе Корберы. Через 10 минут после начала патрулирования эскадрилья из 6 И-16 (летчики Грицевец, Федосеев, Коробков, Фомин, Быковский и Луковников) из-за облаков была атакована 6 Bf 109 из 1.J/88. В последовавшем 20-минутном бою советскими летчиками, был сбит 1 «мессершмитт». Немцы заявили о 4 сбитых И-16, однако попадания получили только 2 самолета: в капоте мотора самолета Сергея Быковского оказалось 6 пробоин и в крыле И-16 Павла Коробкова — 1. Со своей стороны, немцы признали, что в этом бою получил ранение и совершил вынужденную посадку Хорст Титцен, которому по результатам боя были засчитаны две победы над И-16.

28 сентября

ВФ. Стояла плохая погода, авиация обеих сторон не летала.
ЛФ. Два звена истребителей произвели 1 вылет на разведку.

29 сентября

ВФ. Стояла плохая погода, авиация обеих сторон не летала.
ЭФ. 3 СБ бомбили Кастуэру.

30 сентября

ВФ. стояла плохая погода, авиация обеих сторон не летала.
ЭФ. 3 СБ бомбили шоссе Гренада — Алкала-ла-Реаль.

ОКТЯБРЬ

В октябре 1938 г. из-за нехватки запчастей почти полностью прекратился ремонт моторов для истребителей. Отсутствие новых моторов послужило главной причиной остановки производства И-15, которых на заводах без моторов скопилось около 40 машин. Также из-за отсутствия двигателей не были реализованы планы республиканцев по началу серийного выпуска Fokker D.XXI и И-16. В сентябре —октябре в воздухе были испытаны лишь 2 И-16, а к концу года планировалось произвести еще 25 машин.

Таблица 55

Количество самолетов республиканских ВВС на 01.10.38 г. [23]

	И-16	И-15	СБ	«Грумман»	Р-Зет	Другие	Всего
Каталония (ВФ)							
В строю	52	39	8	9	11	16	135
В ремонте	17	–	2	–	–	7	26
Центральная Испания (ЛФ, ЦФ, ЭФ, ЮФ)							
В строю	14	25	16	10	29	6	100
В ремонте	1	–	–	–	–	–	1
Всего							
В строю	66	64	24	19	40	22	235
В ремонте	18	–	2	–	–	7	27

1 октября

ВФ. Погода в Каталонии стала улучшаться, но размокшие аэродромы приковали к земле большую часть республиканской авиации. Всего было сделано 4 вылета истребителями на прикрытие Барселоны.

Огнем зенитной артиллерии были сбиты He 111 из K/88 и итальянский «фиат». Пилот сбитого истребителя Идо Гон (Ido Gon) был взят в плен. Из экипажа бомбардировщика спаслись на парашютах все авиаторы, кроме стрелка Герхарда Пахта (Gerhard Pacht), который погиб вместе с машиной.

ЦФ. 3 СБ летали на разведку и бомбили аэродром Авила.

2 октября

ВФ. В воздушном бою между 25 И-15, 24 И-16 и около 50 «фиатов» республиканские летчики заявили о 3 сбитых истребителях противника. Националисты признали потерянным «фиат» с б/н 3-140, пилот Антонио Оливера Фернандес (Antonio Olivera Fernandez) погиб. Потери республиканцев составили 2 И-15, пилоты которых спаслись на парашютах.

Республиканские зенитчики претендуют на сбитые He 51 и Ro.37, 1 летчик противника взят в плен.

Националисты признали потерянным «ромео» из группы 4-G-12.

Ночью 5 гидросамолетов франкистов бомбили порт Барселоны, повредив английский пароход. Во время бомбежки в воздухе находились 2 истребителя, которым не удалось предотвратить удар противника.

3 октября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители — 68.

В воздушных боях было сбито 2 И-16, летчики пропали без вести. 1 И-16 совершил вынужденную посадку на аэродром, самолет при этом был разбит, летчик ранен. По иностранным данным, погибли Энрике Тебар Перес (Enrique Tebar Perez) и Хуан Уэртас Гарсиа (Juan Huertas Garcia).

Потери противника, по докладам республиканских летчиков, составили 9 «фиатов», в дневнике боевых действий они уменьшены до 5 машин, 1 пилот взят в плен. Пилот «фиата» (б/н 3-69), националистский ас Хулио Сальвадор Диас Бенхумеа (Julio Salvador Diaz Benjumea), имевший на счету 24 победы, выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Другой ас, Гарсия Морато, на «фиате» б/н 3-51 совершил вынужденную посадку.

Многие иностранные авторы считают, что победу над Сальвадором одержал командир 6-й эскадрильи И-16 Франсиско Мероньо. Возможно, это и так, но сам Мероньо в своих воспоминаниях эту информацию не подтверждает: *«В столовую приходит майор Рубио, который ведет за собой фашистского капитана Сальвадора Бенхумеа, излечившегося от ран, полученных в бою, когда мы его сбили. Сейчас перед обменом ему почему-то показывают все наше хозяйство»*, — это единственное упоминание в книге про националистского аса, причем датированное 5 сентября 1938 г. [94].

Советские истребители вылетали на сопровождение СБ и встреч с противником не имели.

14 «савой» бомбили порт Барселоны, были повреждены английский и республиканский пароходы.

ЦФ Несколько «хейнкелей» сбросили над Мадридом сумки с хлебом и листовками. Вечером над Мадридом зафиксирован пролет 42 франкистских самолетов.

Ночной бомбардировкой в порту Валенсии был поврежден английский пароход.

4 октября

ВФ СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители — 168. Состоялось три воздушных боя, в которых был потерян 1 И-16, испанский пилот пропал без вести. Было сбито два Bf 109 и 1 He 111.

Первый бой произошел с 8.20 до 9.35 во время вылета шестерки СБ для бомбардировки аэродрома Ла-Сения. Истребители трех эскадрилий И-16 (в т. ч. 1 советской), вылетевших на прикрытие, на подходе к Ла-Сении встретили и безрезультатно атаковали одиночный разведчик. По иностранным данным, в результате бомбардировки на аэродроме был уничтожен 1 Bf 109 и 4 повреждено.

Второй бой произошел с 14.15 до 15.40. Две эскадрильи И-15 и три эскадрильи И-16 (в т. ч. 1 советская) патрулировали над линией фронта, когда в небе появились 12 He 111 и 5 Bf 109. По результатам боя советские летчики заявили об одном сбитом бомбардировщике.

Третий бой состоялся с 16.50 до 18.10. Республиканские истребители тем же составом эскадрилий вылетели на патрулирование. Однако советские летчики С. Грицевец, М. Федосеев, Н. Герасимов, И. Свергун и М. Онищенко, *«не дойдя до Эбро, завязали бой с 10-ю М./Шмидтами, бой длился 45 минут, в результате боя сбит 1 (один) М/Шмидт, с нашей стороны потерь не имеется. Задание выполнено»* [28]. Немецкий летчик был взят в плен. Им оказался Отто Бертрам — самый результативный на тот момент ас 1.J/88. Сам он так описывал случившееся: *«Тревога. Сейчас пять часов. Поднимаемся из кроватей. Спустя немного времени штаффель* (эскадрилья. — *Прим. авт.*) *уже над фронтом. И вот началось — целый эскадрон Кертиссов. Я намечаю свою восьмую жертву и готовлюсь атаковать! Устанавливаю шаг пропеллера. Открываю створку радиатора. Нагнетатель работает. Смотрю по сторонам, мои ведомые рядом. Десять секунд спустя: жалящие удары по моему лицу, треск и грохот, всплеск огня из двигателя. Инстинктивно я вскидываю свою руку к лицу, которое пылает как огонь. Левой рукой я сбрасываю колпак, в то время как правая рука расстегивает привязные ремни. Подсознательно я замечаю, что земля находится надо мной и собирается приземлиться мне на голову. Я дергаю кольцо парашюта. Резкий толчок — и я раскачиваюсь, как на гигантских качелях, надо мной — огромный купол. Спускаясь, я упрекаю себя: «Ты, осел, допустил, чтобы тебя сбили!» Внизу Эбро, и там падает, вращаясь, мой верный 6-67, не будет никакой отметки о восьмой победе, нанесенной на тебя сегодня. Прощай!»*

Вражеские истребители кружат вокруг меня. Возможно, это мой последний час! Ведь я — живая мишень. Я исследую содержимое своих карманов, так как у меня для этого достаточно времени. Я выпрыгнул на высоте 4 тыс. метров, это значит, что мое падение займет четверть часа. Красные истребители не стреляют в меня, вместо этого они покачивают крыльями и исчезают. Я уничтожаю свое легионерское удостоверение личности, письма — какие у меня могут быть еще знаки различия? Мой шлем неизвестно где, а мой кожаный жилет ничего им не скажет. Это традиционный штаффельский жилет, который пережил уже 20 побед. Внизу в автомобиле следят за моим падением, это «встречающая делегация». Осторожно! Я выпрямляю свои ноги. Во время приземления я ударяюсь о стену, расположенную в середине оливковой рощи, и при этом причиняю серьезную травму своему колену. Двое солдат освобождают меня от парашюта. Я пошатываюсь на своих ногах и, поддерживаемый ими, хромаю к машине. Вот и все — взят в плен!» [134].

В своих показаниях Бертрам сообщал о 2 «мессершмиттах», уничтоженных на аэродроме «Мартин Бомберами», а это значит, что описываемый выше бой никак не мог произойти в пять утра, о чем можно подумать, прочитав цитируемый отрывок.

Обращает на себя внимание тот факт, что после того как Бертрам был сбит, возле него не оказалось ни одного немецкого самолета. Описание того, что «красные» истребители помахали парашютисту крыльями, вполне правдоподобно. По воспоминаниям друзей, Сергей Грицевец отличался веселым нравом, и, судя по всему, эту победу одержал именно он.

По мнению же иностранных исследователей, самолет Бертрама был сбит асом 4-й эскадрильи И-16 Сабино Кортисо. В мемуарах командира 4-й эскадрильи Антонио Ариаса Кортисо характеризуется как один из лучших летчиков, за которым числилось несколько сбитых «мессершмиттов» [73]. Однако непосредственное описание этого эпизода в книге Ариаса отсутствует. Вполне возможно, что испанец претендует на второй сбитый в этот день Bf 109.

Бертраму в конечном итоге в этот день была засчитана девятая победа, а победу над «ратой» среди немцев заявил только Вольфганг Липперт (Wolfgang Lippert) из 3.J/88.

5 октября

ВФ Плохая погода на Эбро. Истребители произвели 64 самолето-вылета.

В 7.40 7 И-16 во главе с Грицевцом вылетели на перехват трех групп бомбардировщиков, до 17 He 111, шедших на аэродромы Реус и Пла-де-Кобра. Все группы перехватить не удалось — на аэродроме Реус был уничтожен 1 «грумман».

В 9.20 М. Федосеев, Н. Герасимов, И. Свергун, А. Коновалов и М. Онищенко вновь вылетели на перехват. Этот вылет оказался последним боевым вылетом в Испании советских истребителей. В 9.50 все самолеты вернулись на аэродром, и летный состав получил приказ готовиться к отъезду на родину.

В 10.30 5 И-16 атаковали 15 бомбардировщиков Fiat BR.20, приближавшихся к Барселоне. 1 бомбардировщик, по отечественным данным, был сбит.

6 октября

ВФ Плохая погода, республиканская авиация боевых вылетов не совершала.

ФФ 2 франкистских самолета сбросили на Малагу 20 мешков булочек, каждая из которых была завернута в прокламацию.

7 октября

ВФ. Истребители произвели 51 самолето-вылет.

В районе Гандеса — Фатарелья произошел воздушный бой, в котором был сбит 1 И-16, летчик выпрыгнул с парашютом, но спустился мертвым. Противник в этом бою, по докладам республиканских летчиков, лишился 3 Bf 109, по дневнику боевых действий — 1-го.

15 вылетов произведено на прикрытие портов Каталонии.

8 октября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, «грумманы» — 12 и истребители — 138.

В воздушном боях с «фиатами» был потерян 1 И-16, летчик-испанец спасся на парашюте. 2 И-15 столкнулись в воздухе: один летчик погиб, второй смог раскрыть парашют. Противник в этом бою, по докладам летчиков, лишился 4 «фиатов», по дневнику боевых действий — 2-х.

2 гидросамолета противника ночью в окрестностях Таррагоны бомбили пассажирский поезд — 70 человек погибло и около 100 была ранено. 10 «савой» бомбили Барселону и Валенсию.

9 октября

ВФ. В секторе Эбро СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители — 78, и на другом участке фронта 6 Р-Зет бомбили противника в районе Сорта.

В двух воздушных боях потеряно 2 И-16. Оба самолета с погибшими летчиками упали на республиканской территории. Противник в этих боях, по докладам летчиков, лишился 5 «фиатов», по дневнику боевых действий — 3-х.

10 октября

ВФ. СБ произвели 5 боевых вылетов, истребители — 84.

Произошел воздушный бой. 6 СБ вылетели на бомбардировку войск противника. На подходе к аэродрому истребителей прикрытия у одного СБ из ведущего звена сдал мотор, бомбардировщик развернулся на обратный курс, его место занял экипаж в составе летчика Б.Шаронова, штурмана Ивана Новикова и стрелка Андрея Кожемяко. На прикрытие взлетело 24 И-16, и группа пошла к линии фронта. Бомбардировщики к фронту подошли на высоте 4500 м, истребители — на 500 м выше и сзади. Однако республиканцев уже ждали. На фоне большого облака экипажи бомбардировщиков заметили 6 «мессершмиттов», которые атаковали и связали боем истребители прикрытия. К цели бомбардировщикам пришлось идти одним, в то время как «мессершмитты», вступившие в бой с И-16, оказались не одинокими. Уже на боевом курсе, открыв бомболюки, СБ подверглись внезапной атаке пары Bf 109, находившейся за облаком. В составе пары были командир J/88 В. Грабман и пилот 3.J/88 Й. Гамрингер (J. Gamringer). Действовали они по отработанной тактике: сначала атаковали ведущее звено, сбив 1 бомбардировщик и сильно повредив 2 других, после чего выскочили назад и атаковали замыкающую пару. Во время второй атаки самолет Гамрингера был поврежден огнем стрелков Н. Ильина, Н Тертычного и А. Кожемяко. «Мессершмитт» был вынужден выйти из боя и произвести аварийную посадку на своей территории. Грабман также вышел из боя и прикрыл возвращение подбитого самолета.

Немецкие летчики нанесли СБ ощутимые потери. В сбитом самолете погиб стрелок Захар Скутов. Летчик Иван Трубицын и штурман

Иван Уткин спаслись на парашютах. 2 СБ сели на аэродромах истребителей. Борис Шаронов довел тяжело поврежденную машину, в бомболюке которой осталась бомба, до своего аэродрома. Попытка сбросить бомбу не удалась, и на посадку пришлось идти с ней. На пробеге самолет развернуло, он загорелся, бомба сорвалась, но, к счастью, взрыва не последовало. Пожар потушили, и на самолете попробовали сосчитать пробоины, терпения «счетчиков» хватило только до цифры 46. Три человека из состава экипажей бомбардировщиков, в том числе Кожемяко, были ранены.

Тем временем в бою между истребителями Мёльдерс, руководивший шестеркой «мессершмиттов», не только не дал возможность испанским истребителям прикрыть СБ, но и основательно повредил 1 И-16, раненому пилоту которого пришлось произвести вынужденную посадку вне аэродрома. По докладам республиканских летчиков, противник лишился 4 Bf-109, причем наблюдались парашюты (скорее всего, экипажа СБ). В итоге, по дневнику боевых действий, республиканским истребителям засчитали две победы. Группа Мёльдерса в бою с истребителями республиканцев потерь не имела.

4 И-16 из 6-й эскадрильи взлетали по тревоге на прикрытие Барселоны, над которой появились гидросамолеты противника. Неизвестно, имела ли место встреча с противником, но 1 И-16 на свой аэродром не вернулся. В документах делается предположение, что он врезался в гору. Франсиско Мероньо в своих мемуарах пишет, что пилот его эскадрильи Франсиско Арройо (Francisco Arroyo) упал в воду во время преследования гидросамолета «хейнкель».

ЛФ. На боевые задания под прикрытием И-16 летали 6 СБ.

11 октября

ВФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала. Зенитным огнем было сбито 2 самолета противника.

12 октября

ВФ. Плохая погода, республиканская авиация не летала.

13 октября

ВФ. СБ произвели 5 боевых вылетов, «грумманы» — 6 и истребители — 66.

СБ с испанским экипажем, поврежденный огнем зенитной артиллерии, совершил вынужденную посадку вне аэродрома. При посадке самолет загорелся, летчик сгорел вместе с машиной, остальные члены экипажа остались живы.

Произошел безрезультатный бой между И-16 и Bf 109.

5 «савой» в порту Барселоны повредили английский пароход.

14 октября

ВФ. СБ произвели 4 боевых вылета, истребители — 181.

В воздушном бою с «фиатами» был потерян 1 И-16 — самолет был подбит, вошел в пикирование, из которого летчик не смог его вывести, пилот покинул машину на парашюте. Потери противника, по докладам летчиков, составили 4 «фиата».

Огнем зенитной артиллерии был сбит 1 СБ, экипаж спасся на парашютах.

15 октября

ВФ. Истребители произвели 185 самолето-вылетов.

В воздушных боях над Эбро был сбит 1 И-16, раненый летчик спасся на парашюте. Потери противника составили 1 Fiat BR.20, 1 Fiat CR.32 и 1 Bf 109 — *«все упали горевшими»*.

Со своей стороны, немцы претендуют на 4 И-16, а националисты — еще на 2.

ЛФ. 3 И-16 летали на разведку.

ЦФ. 48 «савой» сбросили на Мадрид хлеб и листовки.

16 октября

ВФ. На Эбро стояла плохая погода, республиканская авиация боевых вылетов не производила.

Над линией фронта взорвался He 111, который, падая, возможно, повредил еще один бомбардировщик. Первоначально причина взрыва не была известна, но затем победу засчитали зенитчикам. На республиканской территории нашли 3-х мертвых членов экипажа и 2-х тяжело раненных. По иностранной информации, немцы в этот день потеряли только 1 He 111, наиболее вероятной причиной потери называется детонация бомб. Стрелок-радист Кеплер (Keppler) и борттехник Эрнст (Ernst) с тяжелыми ранениями выпрыгнули с парашютами и попали в плен; штурман Т. фон Янсон (T. von Janson), пилоты Э. Родель (E. Rodel) и Х. Ховенер (H.Hoevener) погибли.

17 октября

ВФ. Плохая погода, истребители произвели 60 самолето-вылетов.

В воздухе произошла встреча республиканцев с 6 Bf 109 и 24 «фиатами», последние от боя уклонились.

18 октября

ВФ. 3 «груммана» летали на разведку.

9 И-16 прикрывали Барселону.

19 октября

ВФ. 1 гидросамолет республиканцев вылетал на разведку моря.

Истребители произвели 6 самолето-вылетов на прикрытие Барселоны.

В 10.30 над Барселоной появились две эскадрильи «савой». Звено республиканских истребителей атаковало одну эскадрилью бомбардировщиков и заставило их сбросить бомбы в море, 1 «савойя» была подбита.

ЛФ. 3 СБ летали на разведку.

Противник 2 гидросамолетами бомбил Валенсию.

20 октября

ВФ. В секторе Эбро на прикрытие войск истребители сделали 59 вылетов, на других участках фронта на боевые задания летали 8 Р-Зет и 3 «груммана».

Патрулировавшие над фронтом истребители видели 9 «фиатов», которые от боя уклонились.

Истребители произвели 6 самолето-вылетов на прикрытие Барселоны.

21 октября

ВФ. 6 И-16 вылетали по тревоге против 10 «савой», шедших на Таррагону. Истребители обстреляли бомбардировщики (вероятно, уже уходившие после бомбометания).

22 октября

В ночь с 21 на 22 октября И-15 выполнили 60 вылетов на прикрытие Барселоны.

23 – 25 октября

Из-за плохой погоды республиканская авиация не летала.
23 октября 5 «савой» бомбили Валенсию.

26 октября

Истребители произвели 8 вылетов на прикрытие Барселоны.

27 октября

Истребители произвели 14 вылетов на прикрытие Барселоны.
5 «савой» бомбили порт Валенсии и повредили 1 пароход.

28 октября

ВФ. 2 И-16 летали на разведку.
Истребители произвели 105 вылетов на прикрытие Барселоны.
В этот день в Барселоне состоялась церемония проводов бойцов интербригад. Во время прохождения интербригадовцев торжественным маршем по улицам города франкистская авиация попробовала омрачить церемонию прощания, но, увидев в воздухе республиканские истребители, самолеты противника развернулись и ушли.
Весьма интенсивно действовали Р-Зет. Эскадрильи этих самолетов два раза бомбили противника на ЭФ. Также поэскадрильно вылетали на ЮФ и ВФ.
На прикрытие Валенсии истребители произвели 16 вылетов, на прикрытие Картахены — 3.
На гидросамолете Cant Z-506B с б/н 73-1, летевшим на бомбардировку порта Валенсии, погиб Рамон Франко, младший брат лидера националистов Франсиско Франко. Командир экипажа другого гидросамолета, летевшего в паре на задание, наблюдал, как самолет Франко, достигнув высоты 3 700 м, нарушил нормальный полет, перешел в пикирование и разбился со всем экипажем о водную поверхность. Причины этой катастрофы до сих пор вызывают вопросы.

29 октября

Истребители произвели по 9 вылетов на прикрытие Барселоны и Валенсии и 7 вылетов на прикрытие парохода (видимо, с интербригадовцами). 4 вылета сделали бомбардировщики.
Противник бомбил Валенсию, разрушив 15 домов и повредив 1 пароход.

30 октября

ВФ. На боевые задания летали 3 СБ, истребители совершили 94 вылета.

Произошло два воздушных боя, в которых республиканскими летчиками было заявлено о 5 сбитых «фиатах». В дневнике боевых действий отмечено только 3 победы, 3 пилота противника были взяты в плен.

Участвовавший в этих боях Франсиско Тарасона в своих мемуарах писал, что пилот сбитого им самолета выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Это был итальянец Клаудио Соларо (Claudio Solaro) из группы «Cucaracha». Тарасона вспоминал также о том, что двигатель его самолета был поврежден, а один сильно поврежденный И-16 с тяжело раненным пилотом произвел вынужденную посадку. Однако в документах о республиканских потерях данный эпизод не упоминается. Вероятно, воспоминания Тарасоны относительно вынужденной посадки относятся к другому бою.

В период с 30 октября по 3 ноября националисты заявили о 30 сбитых ими республиканских самолетах, еще 18 побед записали себе немецкие истребители.

На прикрытие Барселоны истребители вылетали 13 раз.

На ЦФ и ЭФ 44 вылета выполнили Р-Зет и 34 — истребители.

31 октября

ВФ. На боевые задания летали 3 СБ, истребители сделали 185 вылетов.

Произошло 4 воздушных боя, в которых республиканские летчики сбили 1 «фиат» и 2 Bf 109. Пилот одного «мессершмитта» выпрыгнул с парашютом. Всего же наземные войска зафиксировали в воздухе 3 парашюта. Потери составили 2 И-16: один из них сгорел в воздухе, у второго *«отвалилось крыло»*. Пилоты спаслись на парашютах.

Немцы претендуют в этот день на 8 сбитых И-16 и 2 И-15.

На прикрытие Барселоны истребители вылетали 3 раза, других прибрежных объектов — 12.

На других фронтах на боевые задания летали две эскадрильи Р-Зет.

1 ноября

ВФ. Истребители произвели 125 самолето-вылетов.

В воздушных боях было потеряно 3 И-16. Летчик Хосе Гайо Сенас (Jose Gayo Senas), пилотировавший самолет с б/н СМ-001, погиб, двум другим удалось спастись на парашютах. Потери противника, по докладам республиканских летчиков, составили 21 самолет, по дневнику боевых действий — 7 «фиатов» и 1 Bf 109. 1 летчик-испанец сбитого «фиата» был взят в плен, а *«парашютист со сбитого Мессер Шмидта еще не найден»**, — уточняется в дневнике боевых действий. На самом деле пилотом сбитого «фиата» оказался не испанец, а итальянец Идо Занетти (Ido Zanetti), который получил тяжелые ранения и 19 декабря 1938 г. умер в госпитале.

На прикрытие Барселоны И-16 вылетали 16 раз. Во время одного из вылетов 3 И-16 встретили 5 «савой». В бой, однако, вступил только 1 истребитель, который был сбит огнем стрелков и упал в море, летчик погиб.

На республиканской территории юго-восточнее Жероны был обнаружен совершивший вынужденную посадку во время ночного рейда SM.81, экипаж из 6 итальянских авиаторов был взят в плен.

ЮФ. 5 СБ летали на разведку.

Звено истребителей прикрывало Валенсию.

На других фронтах противник производил вылеты только разведчиками.

* Возможно, данная информация относится к предыдущему числу.

2 ноября

ВФ. На боевые задания в секторе Эбро истребителями совершено 93 вылета. В воздушных боях были сбиты 1 «фиат» и 1 Bf 109, которые, по наблюдению летчиков, упали на своей территории. Республиканские потери составили И-16 и И-15. И-16 получил сильные повреждения во время боя и был разбит при вынужденной посадке. И-15, согласно отечественным документам, пропал без вести, а по зарубежным данным — произвел посадку на аэродром противника Ла-Сения. Самолет с б/н СА-108 управлялся Марселино Аррансом Мартинесом (Marcelino Arranz Martinez) из 4-й эскадрильи. Националисты в этот день претендуют на 17 сбитых республиканских истребителей, немцы — на 1 предположительно сбитый И-16.

На других участках ВФ 9 Р-Зет бомбили противника.

ЭФ. На бомбардировку, разведку и разбрасывание листовок летали три эскадрильи Р-Зет.

3 истребителя вылетали на прикрытие Валенсии.

3 ноября

ВФ. Истребители произвели 97 самолето-вылетов. На Эбро произошло два воздушных боя. Был потерян 1 И-16, сбитый «мессершмиттом», летчик спасся на парашюте. Республиканские летчики доложили о сбитом «фиате», 2 Bf 109, Do 17 и He 111, загоревшемся в воздухе и ушедшем с резким снижением и дымом на свою территорию. Немцы претендуют на 4 И-16 и 2 И-15.

1 вылет на разведку моря сделал республиканский гидросамолет.

На прикрытие Барселоны истребители вылетали 10 раз.

ЦФ. Р-Зет совершили 27 боевых вылетов.

Звено истребителей прикрывало Картахену.

5 «савой» националистов бомбили Валенсию.

Таблица 56

Количество самолетов республиканских ВВС на 03.11.38 г. [21]

	И-16	И-15*	СБ	«Грумман»	Р-Зет	Другие
В строю	50	58	22	16	36	9
В ремонте	15	3	4		4	7

* А также 46 самолетов без моторов на авиазаводах.

4 ноября

ВФ. СБ совершили 11 боевых вылетов, истребители — 149.

ЦФ. Р-Зет произвели 27 боевых вылетов.

На прикрытие Аликанте истребители вылетали 18 раз.

Также истребители произвели 10 вылетов на прикрытие Картахены, но отразить налет 10 «савой» не смогли. На порт было сброшено более 30 бомб, одна из которых попала в республиканский крейсер «Либертад», но не взорвалась.

СБ сделали 5 вылетов на разведку моря.

5 ноября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, истребители — 122.

Около 60 бомбардировщиков противника в сопровождении истребителей одновременно предприняли налеты на 7 республиканских аэродромов. Несмотря на то что для отражения удара взлетел 41 истребитель, ни помешать, ни нанести потерь врагу республиканцы не сумели. Бомбардировкой на аэродромах был уничтожен 1 И-16. Еще 1 истребитель этого

же типа был отправлен в заводской ремонт, а 4 самолета получили мелкие повреждения.

Истребители выполнили 23 вылета на прикрытие прибрежных городов Каталонии.

ЭФ. 3 СБ летали на разведку и разбрасывали листовки.

Четыре эскадрильи бомбардировщиков противника нанесли удар по порту Картахена. Был потоплен большой буксир.

6 ноября

ВФ. Истребители произвели 152 вылета. Ночью несколько вылетов сделали «грумманы».

Противник продолжил бомбардировку аэродромов, на отражение налетов и прикрытие аэродромов республиканские истребители сделали 57 вылетов. В воздушном бою был сбит 1 Bf 109. Республиканские потери составили 1 И-16, сбитый в бою, пилот Педро Достас у Фосас (Pedro Dostas y Fosas) погиб, еще 1 И-16 был уничтожен на земле. По зарубежным данным, немцы претендовали на одну подтвержденную и две неподтвержденные победы над И-16 (датированы предшествующим днем). В бою получил легкое ранение и произвел вынужденную посадку пилот 1.J/88 Ханс Нирмингер (Hans Nirminger).

Республиканцы произвели несколько вылетов на прикрытие Барселоны.

Противник 5 самолетами бомбил Картахену, разрушив много домов. 1 гидросамолет бомбил Альмерию.

7 ноября

ВФ. В секторе Эбро истребители произвели 54 вылета. На других участках ВФ истребители сделали 20 вылетов, СБ — 5, Р-Зет — 9, «грумманы» — 9, из них 3 — ночью.

В воздушном бою на Эбро был сбит Bf 109. В другом бою 6 И-16 атаковали одиночный Do 17, который получил повреждение, но ушел на свою территорию. По иностранным данным, немцы заявили две победы над И-15 (датированы 6 ноября). Претензии на победы над И-15 следует отнести к 7 ноября, хотя, по документам, потерь у республиканцев, кроме 3 «слегка поврежденных» бомбардировкой СБ, не было.

3 истребителя ночью патрулировали над Барселоной. 5 истребителей патрулировали днем над Жероной.

ЛФ. 1 республиканский «фоккер» ночью бомбил порты Кастельон, Бурриана и Беникасим.

ЭФ. На боевое задание летали 3 СБ.

13 вылетов произведено на прикрытие Картахены.

Две пятерки «савой» SM.81 появились над Картахеной. Одна группа была отогнана патрулировавшими истребителями, но в это время вторая группа бомбила город и порт. Было разрушено несколько домов и потоплен 1 транспорт.

1 гидросамолет противника бомбил Альмерию.

8 ноября

ВФ. СБ произвели 5 боевых вылетов, Р-Зет — 18, «грумманы» — 15 и истребители — 122. 29 И-16 на Эбро встретили несколько He 51 и 1 из них сбили.

ЛФ. По-видимому, тот же, что и в предыдущую ночь, «фоккер» вновь ночью бомбил порт Кастельон.

ЮФ. Удар по противнику нанесли две эскадрильи Р-Зет.

9 ноября

ВФ. СБ произвели 6 боевых вылетов, Р-Зет — 9, «грумманы» — 1 и истребители — 93. На Эбро 32 И-16 и 19 И-15 встретились с противником. Были сбиты 1 И-16 (б/н СМ-238) летчика Хуана Сайоса Эстивиля (Juan Sayos Estivil) и 2 И-15 (б/н СА-168) Хосе Симона Вальверде (Jose Simon Valverde) и б/н СА-190 Луиса Деасита Мингэса (Luis Deasit Minguez). Все республиканские летчики спаслись на парашютах. Противник, по республиканским данным, лишился 4 «фиатов» и двухмоторного бомбардировщика. Итальянцы признали потерянным на этом участке фронта от зенитного огня 1 «фиат» CR.32, пилот Франческо Бьянко (Francesco Bianco) погиб.

10 ноября

ВФ. На боевые задания летали СБ, Р-Зет, «грумманы» и истребители, общее число вылетов неизвестно.

Эскадрилья СБ, прикрываемая 28 И-16, встретилась с 36 «фиатами», которые от боя уклонились.

11 ноября

ВФ. Плохая погода. 2 И-15 проводили разведку в районе Сероса, затем летчики решили проштурмовать противника. 1 истребитель (б/н СА-055) при выходе из пике был сбит на малой высоте пулеметным огнем и упал на республиканской территории, командир «ночной» эскадрильи Вальтер Катц (Walter Katz) погиб. Вылеты 19 И-15 и 6 И-16 в район Айтона и 21 И-15 в район Лериды прошли без потерь.

Противник производил вылеты отдельными самолетами.

12 ноября

ВФ. В документах отмечено только 2 групповых вылета — на бомбардировку и штурмовку противника. В 10.30 6 СБ и 21 И-16 в районе Масалкорея вступили в бой с «фиатами» националистов. 1 СБ был сильно поврежден и произвел вынужденную посадку вне аэродрома, также погиб стрелок одного из бомбардировщиков. Республиканские летчики претендуют на 1 сбитый «фиат».

В 13.30 9 «грумманов» и 18 И-15 штурмовали франкистов в районе Сиерры-де-Роса. 1 И-15 был сбит огнем ЗА и упал на своей территории. В это время прикрывавшая их девятка И-16 провела бой с 1 Do 17 и 3 Bf 109 (возможно, «мессершмиттов» было больше, но отмечено участие в бою только 3 самолетов). «Дорнье» был атакован, но сумел уйти. Бой, по отечественным документам, оказался безрезультатным. Тем не менее, по иностранным данным, четыре немецких летчика-истребителя записали в этот день по сбитому республиканскому истребителю — 3 «раты» и 1 «кертисс».

И-15 выполнили 21 вылет на прикрытие Валенсии. 3 И-15 атаковали 4 «савойи» SM.81. Противник сбросил бомбы в море и ушел.

13 ноября

ВФ. 6 СБ и 33 И-16 бомбили противника в районе Сегре.

Истребители совершили 16 вылетов на прикрытие Барселоны.

14 ноября

ВФ. 19 И-15 и 33 И-16 штурмовали противника в районе Сарделья-Вилья.

Истребители выполнили 6 вылетов на прикрытие Барселоны.

5 «савой» бомбили Валенсию.

15 ноября

ВФ. Истребители произвели 74 самолето-вылета. Произошла встреча с 9 бомбардировщиками противника, которые, увидев истребители, быстро ушли, не сбросив бомб.

Огнем зенитной артиллерии над Картахеной была сбита 1 из 5 «савой».

16, 17, 18 ноября

ВФ. Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

16 ноября звено истребителей прикрывало Барселону.

19 ноября

ВФ. 19 И-15 и 20 И-16 штурмовали противника и прикрывали свои войска в районе Сероса.

Огнем ЗА сбит 1 SM.79, с земли наблюдали падение горящих обломков и четыре парашюта.

Истребители выполнили 9 вылетов на прикрытие Барселоны.

ЛФ. СБ произвели 7 вылетов на разведку, 2 «груммана» сопровождали 2 миноносца

Истребители выполнили 4 вылета на прикрытие Картахены.

20 ноября

ВФ. 3 И-16 летали на разведку, но из-за плохой погоды вернулись. 3 И-16 прикрывали поезд с интербригадовцами, 1 «грумман» летал на разведку.

В 16.00 эскадрилья «грумманов», эскадрилья И-16 и две эскадрильи И-15 штурмовали франкистов в районе Сероса. Огнем с земли был сбит и упал на территории противника И-15.

Противник из-за плохой погоды на ВФ не летал.

3 «савойи» SM.81 сбросили на тюрьму и кладбище Аликанте цветы — в честь лидера Фаланги Хосе Антонио Примо де Риверы, казненного в этом городе 20 ноября 1936 г.

21 ноября

Плохая погода. Республиканская авиация на фронт не летала. Истребители сделали 13 вылетов на прикрытие порта «Валькарка», 2 — на прикрытие флотилии миноносцев. 5 СБ летали на разведку моря.

22 ноября

Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

23 ноября

ВФ. Шестерка СБ один раз под прикрытием двух эскадрилий И-16 и второй раз без прикрытия бомбила войска франкистов, три звена истребителей и три звена «грумманов» летали на разведку.

Истребители сделали 13 вылетов на прикрытие Барселоны.

Противник совершил 4 налета на Барселону, в первых двух приняло участие 13 самолетов. Во время первого налета 8-ми «савой» 1 бомбардировщик был сбит зенитным огнем.

24 ноября

ВФ. СБ сделали 6 вылетов на бомбардировку в районе Балагера, 7 вылетов И-16 на перехват Не 111.

На прикрытие Барселоны истребители произвели 18 вылетов. Тем не менее противнику удалось нанести два удара по порту Барселоны, в 9.15 и 19.15. В первый раз это были 9 «савойя» SM.79, состав второй группы в документах не указан.

25 ноября

Республиканская авиация на фронт не летала.

Истребители сделали 8 вылетов на прикрытие Барселоны, 6 — на прикрытие Таррагоны.

26 ноября

ВФ. На боевые задания летали 2 СБ и 6 И-16.

Противник пятью самолетами бомбил порт Сельва (8 км ю.-в. Жероны).

27 ноября

ВФ. Два звена истребителей летали на разведку.

На прикрытие Жероны истребители сделали 7 вылетов.

28 ноября

ВФ. На боевые задания летали 2 СБ и 6 И-16.

1 СБ и 6 И-16 во время вылета в район Лерида — Фрага встретили звено самолетов противника. И-16 произвели атаку, но результаты ее неизвестны.

7 самолетов противника бомбили Барселону.

ЛФ. 3 СБ, вылетевшие на разведку, были обстреляны зенитной артиллерией. 1 бомбардировщик был подбит и разбился при вынужденной посадке на своей территории.

5 «савой» бомбили Валенсию и уничтожили 20 тысяч литров бензина.

ЮФ. «Патруль» республиканских самолетов летал на разведку.

«Грумманы» выполнили 5 вылетов на прикрытие Картахены.

29 ноября

Плохая погода. Авиация обеих сторон боевых вылетов, кроме двух гидросамолетов националистов, бомбивших ночью Барселону, не производила.

30 ноября

ВФ. Два звена И-16 летали на разведку, 9 вылетов было сделано на прикрытие Барселоны и 9 вылетов на прикрытие поезда с интербригадовцами.

Падение Каталонии, окончание войны



21. ПАДЕНИЕ КАТАЛОНИИ, ОКОНЧАНИЕ ВОЙНЫ (декабрь 1938 г. – март 1939 г.)

После победы националистов на Эбро у Франко появилась возможность выбора в направлении своего очередного удара. Варианты наступления на Мадрид или Валенсию были отвергнуты, т. к. республиканцы обладали в центральной части Испании крупными силами и успели неплохо укрепить свою оборону. Выбор был остановлен на Каталонии.

Наступление франкистов, первоначально намеченное на 5(10) декабря, два раза переносилось из-за проливных дождей, и началось утром 23 декабря. Как всегда, с началом наступления интенсивно действовала авиация националистов, способствуя продвижению наземных войск. Республиканское командование уже не располагало достаточными силами для того, чтобы воспрепятствовать продвижению националистов. В течение двух недель противник занял территорию в 2 тысячи кв. км. 26 января 1939 г. пала Барселона, что послужило сигналом к массовому отступлению республиканских частей и причиной появления огромного числа беженцев, двинувшихся к французской границе. 8 – 9 февраля войска Франко вышли к границе на всем ее протяжении. К этому моменту Испанию успели покинуть около 400 тысяч человек, в том числе президент Республики Мануэль Асанья и республиканское правительство во главе с Хуаном Негрином.

Вся республиканская авиация, базировавшаяся в Каталонии, прекратила свое существование. Республиканские авиаторы либо сожгли свои самолеты и пешком пересекли границу, либо просто перелетели во Францию. Уцелевшие республиканские самолеты достались противнику.

ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Заключительный период Гражданской войны в Испании характеризуется подавляющим качественным и количественным превосходством авиации националистов. В бой вступили самолеты новейших моделей – Bf 109E, Fiat G.50 и He 112B. Большинство вылетов авиация противника в этот период производила на фронте Каталонии.

ДЕКАБРЬ

В первой половине месяца на ВФ стояла нелетная погода. Записи о плохой погоде присутствуют в дневнике боевых действий с 6 по 14 число. В этот период республиканская авиация в основном прикрывала порты, а на фронте почти не появлялась. Авиация националистов, по той же причине, также в первой половине месяца действовала малоактивно. Ситуация с погодой изменилась в лучшую сторону только в 20-х числах декабря.

1 декабря

ВФ. На боевые задания вылетали 6 СБ, эскадрилья «грумманов» и эскадрилья Р-Зет под прикрытием двух эскадрилий И-15.

Противник 7 самолетами бомбил Барселону.

2 декабря

ВФ. На боевые задания вылетали 6 СБ под прикрытием эскадрильи И-16, 11 Р-Зет под прикрытием 12 И-15, и 1 СБ летал на разведку.

В районе Майальса 5 Ju 52 в сопровождении 15 истребителей бомбили республиканские войска. 1 бомбардировщик был сбит зенитным огнем и упал на своей территории.

Республиканские истребители совершили 25 вылетов на прикрытие Барселоны.

5 «савой» бомбили Валенсию.

3 декабря

ВФ. «Грумманы» произвели 3 ночных вылета на разведку.

На прикрытие Барселоны истребители выполнили 4 ночных и 6 дневных вылетов, на прикрытие Таррагоны — 9.

Три эскадрильи «савой» SM.81 бомбили Барселону. Звено республиканских истребителей атаковало 5 «савой» SM.79 в районе Барселоны и заставило большинство бомб сбросить в море.

ЛФ. 4 СБ летали на разведку, неизвестное число вылетов сделали истребители.

Республиканские истребители в районе Чивы вступили в бой с 27 He 111 и 15 Bf 109. Без собственных потерь был сбит 1 Bf 109, летчик-немец попал в плен. Сбитым оказался пилот 1.J/88 унтер-офицер Мерц (Marz), имевший на счету 3 победы.

На прикрытие Валенсии истребители выполнили 3 вылета, на прикрытие Картахены — 6.

4 декабря

Республиканцы выполнили на прикрытие Барселоны 16 вылетов, на прикрытие Валенсии — 7.

Налет 5 «савой» на Барселону был отражен 5 истребителями: противник сбросил бомбы в море.

Налет на Валенсию 19 He 111 под прикрытием 7 Bf 109 также был неудачным для противника — большинство бомб упало в море.

5 декабря

На прикрытие Барселоны было сделано 15 вылетов. Над городом произошло два воздушных боя 3 и 9 республиканских истребителей с пятерками «савой».

6, 7, 8 декабря

Республиканская авиация на фронте не летала.

7 декабря *«с аэродрома Альбасете для опробования мотора поднялась авиэтка под управлением адьютанта начальника авиации Южной группы капитана Корраско с писарем штаба авиагруппы, пройдя над Валенсией, взял курс в море и исчез»* [70].

В тот же день 5 «савой» SM.79 бомбили Аликанте.

9 декабря

ЭФ. 6 СБ бомбили станцию Кордова.

10 декабря

ВФ. 3 истребителя летали на разведку, эскадрилья И-15 вылетала для штурмовки противника, но из-за плохой погоды вернулась.

На прикрытие Барселоны было сделано 7 вылетов, Жероны – 2, на прикрытие парохода (причина прикрытия в документах не указывается) – 3.

5 «савой» SM.79 бомбили Барселону.

11, 12, 13 декабря

Республиканская авиация на фронте не летала. 11 декабря республиканские истребители сделали 7 вылетов на прикрытие пароходов (причина прикрытия в документах не указывается) и 13 декабря на прикрытие Барселоны – 6 вылетов, Валенсии – 9.

14 декабря

ВФ. 12 СБ, вылетавшие на бомбардировку, 3 И-16 – на разведку, вернулись из-за плохой погоды. Звену «грумманов» удалось нанести удар по противнику в районе Побла-де-Сегур.

На прикрытие Барселоны было сделано 18 вылетов.

10 «савой» SM.79 бомбили Валенсию.

15 декабря

Звено истребителей патрулировало над Барселоной.

Таблица 57

Численность и состояние республиканских ВВС с октября 1936 г. на 15 декабря 1938 г. [25]

	СБ	И-15	И-16	ССС	Р-Зет	«Грумман»	Прочие	Всего
В строю	21	52	40		36	16	9	174
В ремонте	4	3	15		4		7	33
Потери								
В возд. бою	32	81	109	4	18	3		247
Огнем с земли	11	9	1	5	9	1		36
Бомбардировкой	3	27	10	1	1	1		43
Аварии и катастрофы	13	67	58	11	24		1	174
Сели на вражеской территории	6	6	1	1				14
Всего потерь	65	190	179		52	5	1	514

16 декабря

ВФ. 12 СБ вылетали на бомбардировку аэродрома Ла-Сения, во время которого было потеряно 2 СБ. Над аэродромом один бомбардировщик был сбит первым же залпом зенитной артиллерии. Летчик, командир 1-й эскадрильи к-н Франсиско Гомес (Francisco Gomez) и штурман Рафаэль Баллестэр Линарес (Rafael Ballester Linares) выпрыгнули с парашютами и попали в плен. Строй бомбардировщиков нарушился, бомбы были в большинстве сброшены вне аэродрома. Но некоторые летчики все же прорвались сквозь завесу ЗА. Ими было уничтожено 2 Bf 109. Второй бомбардировщик был сбит поднявшимися с аэродрома «мессершмиттами» уже над республиканской территорией. Штурман спасся на парашюте, летчик и стрелок погибли.

Шесть эскадрилий республиканских истребителей по тревоге вылетали против 10 бомбардировщиков, встретили их в районе Таррагоны и *«заставили уйти».*

На прикрытие Барселоны было сделано 18 вылетов, Жероны — 3.

17 декабря

ВФ. Республиканцы произвели 4 вылета эскадрильями на прикрытие аэродромов.

24 вылета было произведено на прикрытие Барселоны, 34 вылета — на прикрытие других портовых городов Каталонии.

18 декабря

ВФ. Одно звено И-16 летало на разведку моря. Два звена И-16 прикрывали Таррагону.

19 декабря

Два звена И-16 летали на разведку в центральной Испании.

Три звена истребителей прикрывали Барселону, одно звено — Таррагону.

20 декабря

ВФ. 3 И-16 летали на разведку.

Семь истребительных эскадрилий прикрывали Таррагону и свои аэродромы. Два звена И-16 прикрывали Барселону. Произошла встреча с 5 бомбардировщиками, которые сбросили бомбы в море и ушли. 2 И-16 прикрывали поезд, (возможно с интербригадовцами).

21 декабря

ВФ. Республиканская авиация произвела 4 групповых вылета, кроме этого звено истребителей летало на разведку моря. Вылет эскадрильи Р-Зет на бомбардировку противника в районе Сан-Сальвадор-де-Толо прошел без потерь. Другие три вылета сопровождались воздушными боями.

В 15.30 в районе Виламитхаты на фронте восточной армии эскадрилья Р-Зет и прикрывающие ее две эскадрильи И-15 встретились с «фиатами». Потерь в бою не было.

В 16.00 6 СБ под прикрытием двух эскадрилий И-16 встретились с 36 «фиатами». Из вылета на свои аэродромы не вернулись 2 СБ и 2 И-16. Один бомбардировщик был сбит зенитной артиллерией, экипаж на парашютах спустился на своей территории. Второй СБ был поврежден в воздушном бою, раненый летчик совершил вынужденную посадку в районе Монблана. Оба И-16 были сбиты в бою, один летчик спустился на пара-

шюте на свою территорию. Противник лишился 2 «фиатов», но, как уточняется в документе, *«пока найден только один с мертвым летчиком»*.

Последний бой прошел между вылетевшими по тревоге 17 республиканскими истребителями и 28 бомбардировщиками националистов под прикрытием 12 Bf 109. 1 республиканский летчик получил ранение, но смог благополучно произвести посадку на аэродроме.

20 бомбардировщиков противника в сопровождении 20 истребителей бомбили аэродромы Вальс и Пла-де-Кобра. В результате налета был уничтожен 1 И-16.

На прикрытие Барселоны было сделано 12 вылетов.

22 декабря

ВФ. Две эскадрильи республиканских истребителей прикрывали аэродромы.

23 декабря

Таблица 58

Состав ВВС националистов на 23.12.38 г. [124]

Тип самолета	Аэродром базирования	Число самолетов	Подразделение
ИСТРЕБИТЕЛИ			
Fiat CR.32	Эскатрон	22	3-G-3
– » –	– » –	24	2-G-3
– » –	Каспе	40	XVI Gr.
– » –	Сариньена	38	XXIII Gr.
Messerschmitt Bf.109 C, D, E	Ла-Сения	32	J/88
Arado Ar 68 E	– » –	3	– » –
Всего на ВФ и ЛФ		159	
Fiat CR.32	Таблада	4	Aviazione Legionaria
– » –	Гранада	8	8-E-3
– » –	Майорка	15	X Gr.
– » –	Логроньо	4	Aviazione Legionaria
Messerschmitt Bf.109 B	Леон	5	J/88
Heinkel He 112	– » –	2	5-G-5
Всего		197	
САМОЛЕТЫ ПОЛЯ БОЯ			
Romeo Ro.37	Кандаснос	11	XXII Gr.
– » –	Кастехон	7	4-G-12
Heinkel He 51	– » –	10	4-G-2
– » –	– » –	3	1-G-2
Breda Ba.65	Пуиг-Морено	11	XXXV Gr.
Caproni Ca.310	Кандаснос	9	8-G-18
– » –	– » –		9-G-18
Heinkel He 45	Кастехон	6	6-G-15
– » –	Таусте	3	A/88
Heinkel He 46	Кастехон	2	6-G-15
Heinkel He 70	Палларуело	4	7-G-14
– » –	Таусте	1	A/88
– » –	Буньель	1	– » –
Всего на ВФ и ЛФ		68	

Окончание табл. 58

Тип самолета	Аэродром базирования	Число самолетов	Подразделение
Heinkel He 51	Леон	5	Legion Condor
— » —	Логроньо	1	1-G-2
— » —	Бургос	3	— » —
Breguet XIX	Африса	7	2-G-10
Aero A.101	Гранада	3	5-G-17
— » —	Севилья	1	— » —
Heinkel He 70	— » —	2	Gr.86/70
— » —	Дельта-Каса	2	3-E-14
Caproni Ca.310	Логроньо	1	Aviacion Nacional
Всего		93	
ГИДРОСАМОЛЕТЫ			
Dornier Wal	Эль-Аталайон	4	1-G-70
— » —	Алькудиа	1	— » —
Cant Z.501	Польенса	2	2-G-62/73
Cant Z.506 B	— » —	3	— » —
Heinkel He 60	— » —	1	— » —
Heinkel He 59	— » —	10	AS/88
Junkers Ju 52 W	— » —	1	— » —
Всего		22	
БОМБАРДИРОВЩИКИ			
Savoia SM.79	Валенсуела	25	111 Stormo
— » —	Альфамен	6	3-G-28
— » —	— » —	6	4-G-28
— » —	— » —	4	5-G-28
— » —	— » —	5	6-G-28
— » —	Пуиг-Морено	1	111 Stormo
Heinkel He 111	Санхурхо	25	K/88
Junkers Ju 52	Паларуело	7	1-G-22
— » —	— » —	6	2-G-22
Fiat Br.20	Пуиг-Морено	11	XXXV Gr.
Savoia SM.81	Уэска	5	15-G-21
— » —	— » —	3	16-G-21
Junkers Ju 87	Ла-Сения	4	K/88
Dornier Do 17	Бунуель	11	A/88
— » —	Таусте	4	— » —
— » —	Санхурхо	4	8-G-27
Всего на ВФ и ЛФ		127	
Savoia SM.79	Майорка	15	XXVII Gr.
— » —	— » —		XXVIII Gr.
Savoia SM.81	— » —	12	XXV Gr.
— » —	Севилья	4	17-G-21
— » —	— » —	2	18-G-21
Heinkel He 111	Леон	5	K/88
Junkers Ju 52	Бургос	3	Legion Condor
Junkers Ju 86	Севилья	2	Gr. 86/70
Henschel Hs 123	— » —	2	— » —
СБ	Альморокс	1	Aviacion Nacional
Всего		173	
Всего самолетов в ВВС националистов		485	

Таблица 59

Состав республиканских ВВС на 23.12.38 г. [124]

Тип самолета	Аэродром базирования	Число самолетов	Подразделение	Командир (заместитель)
Находящиеся в Каталонии (ВФ). (Командующий авиацией п-к Antonio Martin Luna Lersundi, штаб располагался в Барселоне)				
И-15	Вальс	1	Эскадра № 11	М-р Andres Garcia Lacalle
И-16	Вальс	3	Группа № 21	М-р Manuel Zarauza Clavero (к-н Jose Ma Bravo Fernandez)
–»–	Реус	12	1-я аэ	Л-т Enrique Vilatela Soria
–»–	Канудас	12	3-я аэ	Л-т Francisco Tarazona Toran
–»–	Вальс	12	4-я аэ	К-н Antonio Arias Arias
–»–	Вендрель	10	6-я аэ	К-н Francisco Merono Pellicer
–»–	Пач	12	7-я аэ	Л-т Jose Puig Torres
И-15	Монхос	2	Группа № 26	К-н Miguel Zambudio Martinez (к-н Vicente Castillo Monzo)
–»–	Сабадель	12	1-я аэ	Л-т Jaime Thorn Roca
–»–	Монхос	12	4-я аэ	Л-т Emilo Ramirez Bravo
–»–	Сабадель	6	Ночная аэ	Л-т Jose Falco Sanmartin
Grumman GE.23	Игуалада	2	Группа № 28	М-р Antonio Saluena Lucientes
–»–	–»–	12	2-я аэ	К-н Diego Sanchez Lopez
P-Z	Ла-Гаррига	12	2-я аэ 30-й Группы	К-н Eustaquio Gutierrez Ramirez
СБ	Баньолас	2	Группа № 24	П/п-к Leocadio Mendiola Nunez
–»–	Фигерас	10	2-я аэ	К-н Francisco Gomez Fernandez
–»–	Сельра	10	4-я аэ	Л-т Jaime Mata Romeu
Dewoitine D.371	Фигерас и D.510	6	группа № 71	П/п-к Antonio Urzaiz Guzman
Letov S.231	–»–	6		
Fiat CR.32	–»–	1		
Gourdou GL.32	–»–	6		
Potez 25A.2	–»–	4		
Aero A.101	–»–	4		
Vickers Vildebeest	Росас	2		
Всего в Каталонии		175		
Находящиеся в центральной части Испании (ЮФ, ЭФ, ЦФ, ЛФ) (Командующий авиацией п/п-к Luis Alonso Vega, штаб располагался в Альбасете)				
И-16	Рекена	1	Эскадра № 11	М-р Manuel Aguirre Lopez
И-15	Рекена	1	Группа № 26	Julian Barbero Lopez
–»–	Карлет	9	2-я аэЛ-т	Francisco Vinal Guarro
	Ла-Апаресида	3		
–»–	Ла-Сеньера	12	3-я аэ	Л-т Francisco Montagut Ferrer
Grumman GE.23	Эл-Кармоли	1	Группа № 28	К-н Jose Riverola Gruas
–»–	Ла-Апаресида,	6	1-я аэ	
	Эль-Кармоли	6	–»–	

Окончание табл.

Тип самолета	Аэродром базирования	Число самолетов	Подразделение	Командир (заместитель)
P-Z	Вальдепеньяс	2	Группа № 30	М-р Jose Ma del Romeo К-н Hernandez Chacon)
—»—	Вальдепеньяс	10	1-я аэ	К-н Jose Gonzalez Gomez
—»—	Мадридехос	10	3-я аэ	К-н Victor Andres Valdemoro
—»—	Вальдепеньяс	10	4-я аэ	К-н Jenaro Camacho Gonzalez
СБ	Сан-Клементе	1	Группа № 24	К-н Ananias Sanjuan Alonso
—»—	Фуэнте-Алама	10	3-я аэ	Л-т Francisco Cabre Rofes
P-5 CCC	Манисес	7	Ночная аэ	Л-т Miguel Garcimartin Hdez.
	Эль-Кармоли		Группа № 72	М-р Carlos Lazaro Casajust
Vultee V-1A	Эль-Кармоли	5	1-я аэ	Л-т Faustino Teresa Fernandez
Nortrop 2E	—»—	1		
Bloch 210	Манисес	1	2-я аэ	К-н Angel Cristia Alvarez
Potez 540	—»—			
Fokker F.XVIII	—»—	1		
		1		
Dornier Wal	Лос-Алькасарес	3	Группа	М-р Jose Vidal Martinez
Macchi M.18	Ла Рибера	2	гидросамолетов	
Savoia S.62	Ла Рибера	2		
Разные*	Ла-Торре	15	Транспортная аэ	
Всего в центральной Испании		114		
Итого в ВВС		289		

* 1 Caudron Goeland, 1 Lockheed 9 Orion, 1 De Havilland DH.89, 2 Avia 51, 1 Spartan 7-W Executive, 2 Consolidated Model 20A Fleetster, 1 Northop ID Delta, 1 De Havilland DH.83 Fox Moth, 1 Stinson SR Reliant, 1 Farman 193, 1 Miles M.3, 2 General Aircraft ST-25 Monospar.

24 декабря

ВФ. Республиканская авиация произвела 3 групповых вылета.

В 10.00 две эскадрильи И-15 и эскадрилья И-16 вступили в схватку с 36 «фиатами» в районе Сероса. Было сбито 4 И-15. 1 летчик погиб, 1 пропал без вести, 2 получили ранения. По иностранным данным, в этот день погиб Рафаэль Альмодовар Сакэро (Rafael Almodovar Saquero). Националисты лишились 2 «фиатов», которые упали на республиканской территории. В документах уточняется судьба одного летчика — *«капитан итальянец командир группы «Кукарача» убит».* Итальянцы признали погибшим пилота группы «Кукарача» сержанта Джузеппе Марини (Giuseppe Marini), второй пилот, по иностранным данным, Карло Аккорси (Carlo Accorsi), попал в плен.

В 14.15 в районе Фонтльонга начался второй бой эскадрильи Р-Зет и прикрывавших ее истребителей с «фиатами». Этот бой описан командиром 6-й эскадрильи И-16 Франсиско Мероньо: *«После значительного перерыва снова поднимаются в воздух герои боев за Теруэль — «наташи». Мы, «москас», охраняем их. Давно не летали к фронту с этими медлительными машинами, поэтому несколько утратили навык «ухаживания» за ними в воздухе, что усложняет полет: из-за большой разницы в скоростях иногда оставляем их позади, возвращаемся — и с разгона проскакиваем. Все мы чувствуем какое-то беспокойство.*

Курс на северо-запад, небольшая высота и малая скорость. Мы еще не знали, что сопровождаем последних «наташ» к месту их гибели.

Вот и большое водохранилище Тремп. Вода отражает лучи восходящего солнца. Эскадрилья «наташ», как всегда, в строгом строю. На них летят Педро Собренья, Исидоро Хименес, Хосе Барта, Томас Пелайо, Хесус Родригес и другие пилоты нашего выпуска летных курсов, есть и новички.

Перелетаем предполагаемую линию фронта — на этот раз нас не встречает завеса зенитного огня. Очень редкий случай со времен боев под Теруэлем! Эскадрильи истребителей меняются местами. Сегодня эскадрилья Хосе Пуига занимает место выше бомбардировщиков, еще на пятьсот метров выше — шестая; пятая Перейры и четвертая Ариаса также меняются местами, они выше бомбардировщиков на тысячу пятьсот метров. Похоже, что все складывается благополучно.

Когда нервное напряжение после перелета линии фронта спадает, на «наташи» вдруг обрушивается шквал пулеметного огня. Откуда так неожиданно появилось множество «фиатов»? Это первый раз за всю войну, когда им удается столь внезапно напасть на нас. Скорее всего, здесь виной наша беспечность: мы ждали их снизу, а они напали сверху.

Вспыхивающие молнии трассирующих пуль, вспарывая воздух, входят в металлические тела низко летящих бомбардировщиков. Бой ведется на небольшом пространстве. «Наташи» начинают метаться, сбрасывая как попало бомбы, чтобы выйти из-под обстрела налегке. Освободившиеся от груза самолеты входят в пике с такой огромной скоростью, превышающей физические возможности аппаратов, что от них отрываются отдельные части, которые перемешиваются в воздухе с белыми куполами раскрывающихся то там, то тут парашютов.

«Москас» пытаются прорваться через атакующие «фиаты» к своим бомбардировщикам, но это им не удается. Сумятица среди бомбардировщиков растет, путь их отступления обозначен раскрытыми парашютами наших летчиков.

В огромном колесе вертящихся в небе самолетов мы обмениваемся с врагами взглядами, полными ненависти и злобы, нет времени ни для точного прицела, ни для длительного преследования. Пальцы сами в огромном нервном напряжении нажимают на гашетки пулеметов всякий раз, как только перед глазами появляется самолет с белыми крестами.

Если бы «наташи» смогли в какой-то степени сохранить строй, защита их смогла бы стать более эффективной, однако они поломали строй и рассыпались в разных направлениях, в то время как «москас» сражаются против истребителей врага, число которых в два или три раза превышает число наших истребителей.

В вышине долго продолжается ожесточенная борьба истребителей, а бомбардировщики, прижимаясь к земле, пытаются уйти от преследования, но тут их настигает зенитная артиллерия врага, и они один за другим падают на землю. И над нашей территорией уцелевшие самолеты преследуются «фиатами», а мы ничем не можем помочь.

Тяжелый и длительный бой понемногу затихает. Истребители рассыпаются по небу, выходя из боя.

В воздухе еще какое-то время продолжает висеть дым от сбитых самолетов. Из двадцати «наташ» потеряна почти половина, остальные, не дотянув до своего аэродрома из-за значительных повреждений, сделали вынужденную посадку в самых неподходящих местах. Мы потеряли также одну «моску» Анхела Гарсия. У итальянцев — семь потерянных машин. С неба спускается большое число парашютистов, ветер сносит их на территорию врага. Даже ветер был сегодня против нас!» [94].

К сказанному надо добавить, что эскадрилий прикрытия было не четыре, а две. К тому же вторая эскадрилья в бой не вступила, поэтому в бою

с истребителями участвовал только Мероньо со своими летчиками. Командир второй эскадрильи был предан суду. Потери составили только 3 Р-Зет: один упал на территории противника, второй — в реку между окопами, третий — разбился при вынужденной посадке на своей территории. Еще 3 бомбардировщика *«в панике произвели посадку вне аэродрома»*. Потери франкистов, по документам, составили 2 «фиата»: один упал на республиканской территории, второй между окопами, летчик капитан итальянец попал в плен.

По иностранным данным, героями этого боя стали националисты, заявившие о 9 сбитых Р-Зет. Потерянным признан только 1 «фиат» (б/н 3-102), пилот которого к-н Рафаэль Мендисабаль Амасага (Rafael Mendizabal Amazaga), командир эскадрильи 4-Е-3, спустился на парашюте, попал в плен и позже был убит толпой народа.

В 15.30 две эскадрильи И-15 и две эскадрильи И-16 штурмовали противника в районе Сероса, потерь и встреч с противником не было.

На прикрытие Барселоны было произведено 9 вылетов.

Кроме этого, с аэродромов центральной Испании 3 СБ летали на разведку моря и 3 «груммана» прикрывали флот. На ЭФ летало несколько разведчиков противника.

25 декабря

ВФ. На боевые задания летали: эскадрилья СБ — один раз, эскадрильи И-15 — четыре раза, эскадрильи И-16 — десять раз. Всего было произведено 3 групповых вылета. В 14.30 четыре эскадрильи И-16 встретили 9 двухмоторных бомбардировщиков и 35 «фиатов». Республиканские истребители безрезультатно атаковали бомбардировщики, истребители противника от боя уклонились.

26 декабря

ВФ. На боевые задания летали: эскадрилья СБ — один раз, эскадрильи И-15 — восемь раз, эскадрильи И-16 — девять раз.

В районе «Лярдеканс» в 15.40 начался бой между четырьмя эскадрильями И-15, одной эскадрильей И-16 и 50 истребителями противника. Через 20 минут на помощь подошли четыре эскадрильи И-16, при появлении которых противник оставил поле боя. Потери составили 4 И-15. 2 летчика пропали без вести, два спустились на парашютах. Противник потерял 2 Bf 109 и 3 «фиата». По иностранным данным, в этот день был сбит командир группы «Кукарача» Дучио Тессари (Ducio Tessari), который остался жив.

Звено И-16 прикрывало Барселону.

17 бомбардировщиков и 40 истребителей противника по ошибке нанесли удар по своим войскам.

Таблица 60

Состав республиканских ВВС на 26.12.38 г. [70]

Тип самолета	Всего находятся в строю		В ремонте
	В т. ч. в летных школахв	В т.ч. действуют Каталонии	
И-16	48	45	8
И-15	60	50	–
СБ	20	12	–
Р-Зет	29	8	8
«Грумман»	15	9	–
Устаревшие	20	10	14

27 декабря

ВФ. 6 СБ под прикрытием 32 И-16 бомбили противника из-за облаков. На штурмовку и патрулирование эскадрильи И-15 вылетали семь раз, эскадрильи И-16 — пять раз.

В 14.30 в районе Алкано — Гранхо две эскадрильи И-15 с бомбами, одна без них и две эскадрильи И-16 встретили разведчик, прикрытый 3 Bf 109. Франкистам удалось уйти без потерь, единственным результатом боя стало то, что 1 «мессершмитт» *«вошел в штопор»*.

В 16:40 4-я эскадрилья И-16 во время патрулирования над линией фронта атаковала 30 «фиатов». Строй последних рассыпался, но *«падающих не было»*.

По иностранным данным, огнем зенитной артиллерии в районе города Артеса был сбит Do 17 националистов. Падая, он задел второй бомбардировщик, который тоже упал.

2 И-16 два раза вылетали на прикрытие Барселоны. В 10.05 над Барселоной 2 И-16 атаковали 5 «савой» и повредили одну из них. Звено истребителей прикрывало Таррагону.

5 «савой» бомбили порт Валенсии.

28 декабря

ВФ. На боевые задания летали 12 СБ, эскадрильи И-15 — пять раз, эскадрильи И-16 — восемь раз. В 8.50 две республиканские эскадрильи вылетели на штурмовку наземных войск в район южнее Лериды. Были замечены 3 Bf 109, которые от боя уклонились.

В 9.20 в районе Вильанова-де-Мейя 6 СБ под охраной трех эскадрилий И-16 встретились с 6 Bf 109 и эскадрильей «фиатов». В бою участвовали только И-16 и Bf 109. Потерь не было.

В 10.50 патрулировавшая над линией фронта южнее Лериды 4-я эскадрилья И-16 атаковала подошедшие 6 Bf 109. После атаки «мессершмитты» ушли к себе.

В 13.00 три эскадрильи И-15 с бомбами и одна эскадрилья И-16 в районе Граньена — Когуль — Солерас встретились с 30 «фиатами». В происшедшем бою было сбито 2 И-15. Погиб Висенте Серрано Асенси (Vicente Serrano Asensi), второй летчик опустился на парашюте. Противник потерял 1 «фиат», на котором погиб Альдо Гасперони (Aldo Gasperoni) из группы «Asso di Bastoni».

В 15.00 6 СБ под прикрытием трех эскадрилий И-16 бомбили шоссе у Балагера. Внезапно бомбардировщики были атакованы 9 Bf 109 из 2.J/88. Истребители вовремя среагировать не успели, и 2 СБ были сбиты; экипаж одного пропал без вести, второго — спустился на парашютах. После этого разгорелся бой между И-16, «мессершмиттами» и подошедшими 30 «фиатами». Во время боя столкнулись 2 И-16; один летчик пропал без вести, второй спасся на парашюте. Других потерь у республиканцев не было. Противник потерял 1 Bf 109, который загорелся и упал. Немецкие истребители заявили о 3 сбитых СБ и 3 И-16.

На прикрытие Барселоны было выполнено 12 вылетов. Над Барселоной 2 И-16 атаковали 5 «савой» SM.79 и заставили их сбросить бомбы в море.

5 «савой» бомбили порт Валенсии.

29 декабря

ВФ. На боевые задания вылетали эскадрильи «грумманов» — два раза, эскадрильи И-15 — восемь раз, эскадрильи И-16 — тринадцать раз. 1 СБ и 1 И-16 летали на разведку.

В 8.15 две эскадрильи И-15 и две эскадрильи И-16 вылетали на штурмовку противника в район Граньена — Когуль — Солерас. Были замечены 15 Bf 109, но боя не состоялось.

В 8.30 другая группа такого же состава вылетала на штурмовку противника в район Бенавент-де-Лериды. Были замечены две эскадрильи истребителей противника, но боя не произошло.

В 15.30 в районах Граньена — Когуль — Солерас позиции франкистов штурмовали эскадрилья «грумманов» и четыре эскадрильи И-15 под прикрытием четырех эскадрилий И-16. Эскадрилья И-16 подверглась атаке 16 Bf 109, 1 И-16 был сбит, летчик спасся на парашюте.

На прикрытие Барселоны было сделано 3 ночных и 11 дневных вылетов. Звено истребителей атаковало 5 «савой» SM.79 и заставили их сбросить бомбы в море. 3 гидросамолета ночью бомбили пригороды Барселоны.

5 «савой» бомбили порт Картахена.

30 декабря

Республиканская авиация произвела 4 групповых вылета. 2 СБ и 1 И-16 летали на разведку моря.

В 8.40 в районе Аспа — Гранаделья две эскадрильи И-15 и одна эскадрилья И-16, вылетавшие на штурмовку, встретили 11 бомбардировщиков противника, 10 Bf 109 и группу «фиатов». Бомбардировщики ушли (вероятно, не выполнив задания), в произошедшем бою один республиканский летчик получил ранение.

В 9.10 в районе Граньена — Когуль — Солерас встретились две эскадрильи И-15 и четыре эскадрильи И-16 с эскадрильей Bf 109, тремя эскадрильями «фиатов» и He 111. В продолжавшемся 25 минут бое был сбит 1 «фиат», пилот которого выпрыгнул с парашютом и попал в плен. По иностранным данным, в этот день погиб Уго Занниер (Ugo Zannier) из группы «Кукарача».

В 11.50 в районе Граньена — Когуль — Борхос — Бланкос восемь республиканских истребительных эскадрилий завязали бой с «мессершмиттами». Франсиско Мероньо так описал в своей книге этот эпизод: *«30 декабря 1938 года. Еще не рассвело, но мы в кабинах самолетов ожидаем сигнала для взлета. Вылетаем на прикрытие наших наземных частей в окрестностях горного хребта Прадес.*

В воздухе почти все эскадрильи «москас», но в каждой из них всего по пять-шесть машин. Это последние наши самолеты, и нет никакой надежды на их замену.

Приближаемся к фронту. В воздухе нас ожидают «мессершмитты». Их сегодня гораздо больше, чем всегда. Бой начинается незамедлительно. Нас атакуют со всех сторон, даже в лоб, что раньше враги боялись делать. После первого же захода машина Мануэля Фернандеса Моралеса, который поднял нос самолета, чтобы встретить врага пулеметными очередями, теряет управление, петляет в воздухе и падает на самолет Рамона Фернандеса. Машины рассыпаются в воздухе. Фернандес выбрасывается с парашютом, Моралес погибает. «Мессеры» уходят, мы же возвращаемся на аэродром, чтобы подготовиться к новому полету» [94].

Других потерь у республиканцев не было. Немцы, по отечественным данным, потеряли 1 Bf 109.

В 16.30 в районе Гранадельи встретились три эскадрильи И-15, четыре эскадрильи И-16 и 8 Bf 109. Летчики И-16 без потерь сбили 2 самолета противника. Вероятно, это не все потери противника за этот день, так как в дневнике боевых действий отмечено, что на аэродроме Ла-Сения приземлились только 5 «мессершмиттов».

На прикрытие Барселоны был произведен 1 вылет ночью и 4 днем.

5 «савой» SM.79 бомбили порт Валенсии.

6 гидросамолетов противника бомбили порт Аликанте.

31 декабря

ВФ. На боевые задания летали эскадрильи И-15 — восемь раз и эскадрильи И-16 — десять раз. 2 СБ и 3 «груммана» летали на разведку.

В 8.00 1 СБ вылетел на разведку в море, обнаружил 3 гидросамолета противника, атаковал их и заставил развернуться на обратный курс.

В 11.00 две эскадрильи И-15 и три эскадрильи И-16 вылетали на штурмовку колонны противника на дороге Сарока — Алкано. Были замечены 1 Do 17 и 4 Bf 109.

В 12.50 три эскадрильи И-15 и две эскадрильи И-16 вылетали на штурмовку колонны противника на шоссе южнее Лериды. Были замечены 5 бомбардировщиков и 25 истребителей противника, воздушного боя не было.

В 16.30 в районе Гранадельи встретились эскадрилья И-15, три эскадрильи И-16 и 3 Bf 109. Один Bf 109 был сбит и упал в районе Сосеса.

На прикрытие Барселоны было сделано 3 ночных и 5 дневных вылетов. Один раз ночью и один раз днем истребители атаковали бомбардировщики противника.

ЛФ. Ночью 3 республиканских самолета бомбили порт Кастельон, днем 5 истребителей штурмовали противника.

5 «савой» бомбили порт Валенсии.

ЭФ. Эскадрилья Р-Зет летала на фоторазведку и бомбардировку в район Вальсекильо.

1 января

ВФ. «Грумманы» выполнили 5 боевых вылетов на штурмовку, истребители — 72 вылета. На отражение налета вылетали 21 И-16. На разведку вылетали 1 СБ, 1 «грумман», 1 И-15 и 1 И-16.

В 9.20 в районе Вальс — Таррагона начался бой между 21 И-16 и группой 7 «савой» SM.81, прикрытых 18 Bf 109. В результате противнику пришлось сбросить бомбы в море. Потерь, по отечественным данным, в бою не было. Немецкие истребители претендуют на 1 сбитый И-16.

На прикрытие Барселоны И-15 сделали 2 ночных и 3 дневных вылета.

ЛФ. 4 СБ бомбили порт Кастельон.

Истребители выполнили 9 вылетов на прикрытие Валенсии и Картахены.

2 января

ВФ. «Грумманы» выполнили 6 ночных вылетов. Истребители вылетали 36 раз на штурмовку. 2 СБ летали на разведку моря, 9 истребителей прикрывали пароход (причина прикрытия в документах не указывается).

3 января

ВФ. СБ выполнили 2 боевых вылета, «грумманы» — 6, истребители — 137, «трехмоторный бомбардировщик», тип которого не указан, 1 вылет.

В 12.30 вылетевшие на штурмовку 18 И-15 и 18 И-16 в районе Борхос — Бланкос встретились с 24 Bf 109 и «фиатами». Потерь противнику нанести не удалось, собственные потери составили 2 И-16. Один летчик спасся на парашюте, судьба второго не уточняется. На эти победы претендуют два летчика-националиста.

В 16.45 при сходных обстоятельствах в районе Гранадельи произошла встреча между 9 И-15, 9 И-16 и 25 Bf 109 и «фиатами». К республиканцам, по-видимому, успели подойти на помощь 18 И-15 и 18 И-16. В результате без собственных потерь было заявлено о сбитом «фиате», *«который загорелся»*.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 12 вылетов.

4 января

ВФ. СБ выполнили 1 боевой вылет, «грумманы» — 6, истребители — 130 и «трехмоторный бомбардировщик» — 1 вылет.

В 12.30 27 И-15 и 25 И-16 вылетели для удара по наземным войскам. Одна эскадрилья И-15 подверглась атаке сверху 4 Bf 109. 1 И-15 был сбит.

В 14.50 18 И-16 вылетали по тревоге в район Таррагоны против 18 He 111 и 18 Bf 109. В произошедшем бою был сбит 1 И-16, пилот Гилермо Фернандес Адальпе (Guillermo Fernandez Adalpe) погиб. Противник, по отечественным данным, лишился 1 He 111 и 1 Bf 109. На земле были найдены тела двух немецких летчиков, вероятно, это были Б. Альбрехт (B. Albrecht) и Х. фон Прондзински (H. von Prondzynski) — авиаторы из K/88, погибшие в этом бою.

На прикрытие Барселоны и других прибрежных городов истребители совершили 18 вылетов.

5 января

ВФ. СБ выполнили 7 боевых вылетов, истребители — 79 и самолеты, тип которых не указан, — 8 вылетов на ночную бомбардировку.

В 8.45 9 И-16 по тревоге вылетали в район Вальса против 15 He 111. 1 бомбардировщик был сбит и *«упал горящим»*.

В 10.00 18 И-16 вылетали по тревоге против 1 Do 17 и 2 Bf 109. Противник был атакован, но смог уйти. По отечественным данным, с республиканской стороны потерь не было. Обер-лейтенанту К. Эббигхаузену (K. Ebbighausen) из штаба J/88 была засчитана подтвержденная победа над И-16.

В 16.40 18 И-15 и 25 И-16, вылетевшие на штурмовку, встретили группу Bf 109 и «фиатов». Боя не было.

На прикрытие Картахены истребители сделали 10 вылетов.

6 января

ВФ. СБ выполнили 5 боевых вылетов, «грумманы» — 6, истребители — 102 и самолеты, тип которых не указан, — 3 вылета на ночную бомбардировку.

Группа из 25 И-15 и 26 И-16, вылетавшая для удара по наземным войскам, видела 6 Bf 109, которые *«ушли»*.

На прикрытие Барселоны и других прибрежных городов истребители сделали 18 вылетов.

7 января

Плохая погода.

ВФ. 9 И-15 и 8 И-16 вылетали на штурмовку, 1 СБ и 4 истребителя вели разведку моря и прикрывали пароход (причина прикрытия в документах не указывается).

8 января

ВФ. Республиканские истребители выполнили 91 боевой вылет. 1 СБ летал на разведку моря, 2 ССС «воздействовали» на противника ночью.

В 16.40 18 И-15 и 15 И-16, вылетевшие для удара по наземным войскам, в районе Ульдемолино встретились с 25 «фиатами» и 5 Bf 109, летевшими, вероятно, для выполнения аналогичного задания. В происшедшем бою республиканцы сверху атаковали первыми, бой происходил на небольшой высоте, 1 «фиат» был сбит и сгорел.

В 16.35 3 Р-Зет выполнили «демонстративный полет над Андоррой». Цель этого вылета неизвестна. Истребители сделали 2 ночных вылета на прикрытие Барселоны.

ЭФ. Р-Зет (в общей сложности 30 самолето-вылетов) под прикрытием истребителей (50 самолето-вылетов) три раза наносили удары по противнику.

9 января

ВФ. «Грумманы» выполнили 2 боевых вылета, истребители — 67.

В 13:10 17 И-15 и 16 И-16 вылетали для удара по наземным войскам. 1 И-15 был подбит пулеметным огнем, раненый летчик произвел вынужденную посадку на своей территории.

На прикрытие Барселоны и Таррагоны истребители сделали 24 вылета.

ЭФ. СБ летали на задания 15 раз, Р-Зет — 26 и И-15 — 75.

В 15.09 6 СБ в сопровождении 18 И-15 отбомбились по Бельмесу, после чего истребители остались обстреливать дорогу Бельмес — Эспьель. Через какое-то время в районе действия оказались 12 «фиатов», с которыми одна эскадрилья И-15 вступила в бой. В ходе боя 1 И-15 столкнулся с «фиатом», республиканскому летчику с поврежденным крылом удалось произвести вынужденную посадку на своей территории. «Фиат», вероятно, также отделался повреждениями.

В 17.00 9 И-15, вылетев на штурмовку в район Пеньярроя, вступили в бой с таким же числом «фиатов». 1 И-15 был сбит и упал на республиканской территории. Противник потерь не имел.

10 января

Плохая погода.

ВФ. 1 СБ и 3 И-15 летали на разведку моря. Произошло два воздушных боя.

В 17.20 в районе Инохосы девятка И-15 вступила в бой с 5 бомбардировщиками и 12 истребителями, а в 17.32 девятка И-16 в этом же районе вступила в бой с 10 «фиатами». Оба боя, по отечественным данным, были безрезультатны, по иностранным данным — националисты претендуют на одну победу.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 4 вылета.

11 января

Плохая погода.

ВФ. СБ выполнили 2 боевых вылета и истребители — 52.

17 И-15 и 8 И-16, вылетевшие для удара по наземным войскам в районе Эбро, встретили эскадрилью «мессершмиттов», которая от боя уклонилась.

1 «ромео» во время штурмовки наземных войск был сбит пулеметным огнем.

На прикрытие Барселоны, Жероны и пароходов истребители сделали 19 вылетов.

12 января

ВФ. В 7.40 29 Bf 109 и He 112, пользуясь отсутствием пунктов ВНОС, которые перебазировались вместе с отступающими частями, на бреющем полете внезапно атаковали три аэродрома республиканских истребителей, расположенных под Барселоной, — Монхос, Вильяфранка и Вендрель. Первой атакой на аэродромах были уничтожены 4 И-15 и 4 И-16, но сразу после нее успели взлететь две эскадрильи И-15 и одна эскадрилья

И-16, которые не допустили повторных атак. Немцы считают, что им удалось уничтожить 13 истребителей.

В 10.11 7 И-15 вылетали на перехват Do 17 в район Таррагоны. Разведчик был атакован и сбит.

В 12.15 16 И-15 и 9 И-16, вылетев на штурмовку в район Монтакара, на подходе к цели встретили группу самолетов противника, 4-я эскадрилья И-16 безуспешно атаковала противника.

В 15.00 17 И-15 и 8 И-16, вылетевшие на штурмовку, на подходе к цели в районе Монблана встретили 30 «фиатов». И-16 сразу вступили в бой, а И-15, прежде чем присоединиться к «ишакам», проштурмовали противника. Потери в бою составили 1 И-15, у которого во время вывода из пике *«отвалились»* крылья, летчику удалось спастись на парашюте. Противник, по республиканским данным, лишился 2 «фиатов», пилот одного из них, итальянец Марио Фальконе (Mario Falcone), попал в плен. Итальянцы считают, что смогли сбить 4 И-15.

13 января

ВФ. СБ выполнили 7 боевых вылетов, «грумманы» — 10, истребители — 50.

В 9.00 взлетел 1 И-16. который атаковал гидросамолет противника.

В 11.00 3 И-16 вылетали по тревоге против Do 17, преследовали его до 70 км в море, но разведчику удалось уйти.

В 12.10 17 И-15 и 8 И-16, вылетевшие на штурмовку, встретили над линией фронта группу самолетов противника и были вынуждены ограничиться только сбросом бомб и вступить в бой, который оказался безрезультатным.

В 17.40 6 И-16 с малых дистанций атаковали Do 17, который *«все же ушел»*.

На прикрытие Барселоны И-15 сделали 6 вылетов.

14 января

ВФ. «Грумманы» выполнили 3 боевых вылета и истребители — 78.

В 10.00 18 И-15 и 9 И-16, вылетавшие на штурмовку в район Монблана, имели встречу с Bf 109. И-16 атаковали противника. И-15 штурмовали наземные войска и от огня с земли потеряли 1 самолет, который вместе с летчиком упал на франкистской территории.

В 16.45 группа истребителей, вылетавшая на штурмовку в тот же район, видели 2 Do 17, но боя не было.

В 17.10 3 И-16 пытались перехватить двухмоторный разведчик, который ушел от преследования крутым пикированием.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 7 вылетов. 1 И-16 безрезультатно атаковал 5 «савой» SM.79.

15 января

ВФ. СБ выполнил 1 боевой вылет, и истребители — 74.

В 15.20 17 И-15 и 16 И-16 штурмовали противника в районе Балагера. Все И-15 вернулись на свой аэродром с пробоинами.

На прикрытие Таррагоны истребители сделали 21 вылет. Произошла встреча в воздухе между патрулировавшими истребителями и 3 Bf 109. Боя не было.

16 января

ВФ. СБ выполнил 1 боевой вылет, истребители — 23.

15 И-15 и 7 И-16, вылетавшие на штурмовку в район Монблана, встретили 7 Bf 109, боя не было.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 80 вылетов. Патрулировавшие над Барселоной истребители безрезультатно атаковали 5 «савой».

17 января

ВФ. Истребители выполнил 58 боевых вылетов, «тяжелый бомбардировщик», тип которого не указан, – 2 ночных вылета.

16 И-16 вылетали по тревоге в район Сабадели и вели бой с 1 Do 17, 5 Bf 109 и 5 He 112. На помощь были подняты еще 9 И-16, которые подошли к концу боя и преследовали уходившего противника. По республиканским данным, потерь в этом бою стороны не имели. Немецкие истребители претендуют на 4 сбитых И-16.

18 января

Плохая погода.

1 СБ летал на разведку моря.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 35 вылетов. 7 И-16, прикрывавшие Барселону, атаковали 7 «савой» SM.79, потерь не было.

19 января

ВФ. СБ выполнили 2 боевых вылета, и истребители – 26.

В 12.15 в районе Серверы на подходе к цели штурмовки 17 И-15 и 8 И-16 вступили в бой с 20 «савойями», 20 «фиатами» и 5 Bf 109. Противник, по отечественным данным, потерял 2 Bf 109. 1 поврежденный И-15 летчик смог посадить на своем аэродроме. По иностранным данным, участвовавший в этом бою ас националистов Хоакин Гарсия Морато, летавший на «фиате», одержал свою последнюю, 40-ю победу в войне – сбил И-15, а другой ас, Мигуэль Гарсия Пардо, летавший на He 112, – последнюю, 12-ю победу, сбив И-16.

В 16.30 19 И-15 и 7 И-16, вылетевшие на штурмовку противника в районе Манреса, встретили 5 Bf 109 и вступили в бой. Истребители доложили об 1 сбитом самолете противника, но республиканские наземные войска эту информацию не подтвердили.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 13 вылетов. 4 И-16, прикрывавшие Барселону, провели безрезультатный бой с 1 Do 17 и 4 Bf 109.

ЭФ. Р-Зет сделали 14 вылетов, И-15 – 22 вылета.

20 января

ВФ. СБ выполнил 1 боевой вылет, и истребители – 51.

В 8.00 16 И-15 вылетали на штурмовку противника в район южнее Серверы. На маршруте были безрезультатно атакованы 1 Do 17 и 5 Bf 109. Во время штурмовки 1 И-15 был сбит ЗА и горящим упал на территории противника, пилот погиб.

В 13.40 17 И-15 и 9 И-16 вылетали на штурмовку в район Игуалады. И-16 атаковали встретившуюся пару Bf 109 и сбили один самолет противника.

9 И-16 вылетали также по тревоге и вели безрезультатный бой с 4 «хейнкелями» и 7 Bf 109.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 28 вылетов, на прикрытие Жероны – 25.

21–22 января

В отечественных документах нет данных.

23 января

ВФ. СБ выполнил 1 боевой вылет на разведку моря, истребители — 32 самолето-вылета на штурмовку.

На прикрытие Барселоны истребители сделали 52 вылета. В одном из трех воздушных боев И-16 при атаке столкнулся с He 111 и был разбит. Судьба пилота не уточняется, «хейнкель» ушел со снижением.

ЭФ. По иностранным данным, в этот день в бою был сбит Fiat CR.32 (б/н 3-118), на котором погиб ас националистов Мануэль Васкэс Сагастисабаль (Manuel Vazquez Sagastizabal), имевший на счету 21 победу.

24 января

ВФ. СБ выполнил 1 боевой вылет на разведку моря, истребители — 25 самолето-вылетов на штурмовку и 3 вылета по тревоге группами по 27 И-16. Истребители перебазировались на новые аэродромы.

ЭФ. В бою, согласно иностранным данным, столкнулись 2 националистских «фиата», пилоты выпрыгнули с парашютами и попали в плен.

25 января

ВФ. Истребители выполнили 78 боевых вылетов на штурмовку наземных войск противника.

В 15.45 9 И-15 и 13 И-16, проштурмовав противника в районе Прата, на обратном пути встретили 8 He-111, 18 Bf 109 и 9 «фиатов». В продолжительном воздушном бою без потерь были сбиты 2 итальянских Fiat CR.32. Летчик Марино Масси (Marino Massi) погиб, Луиджи Катена (Luigi Catena) выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Республиканцы заявили также об 1 сбитом Bf 109.

26–28 января

В отечественных документах данных нет. Вероятно, плохая погода.

29 января

ВФ. После дождей все аэродромы размокли. На боевые задания смогли летать И-16 только с одного аэродрома, сделав 31 боевой вылет. Состоялся один безрезультатный бой с 25 He 111 и 15 Bf 109.

По иностранным данным, «Легион Кондор» потерял сбитым ЗА 1 Bf 109, пилот К. А. Бёттихер (K. A. Botticher) погиб.

В 10.00 самолеты противника на аэродромах Сельва и Фигерас уничтожили 2 И-16.

30 января

Плохая погода. Республиканская авиация не летала.

31 января

Плохая погода.

ВФ. На боевые задания вылетали только И-16 с одного из аэродромов. В 16.00 11 И-16 проштурмовали автоколонну противника. Позднее вылетевшие по тревоге 16 И-16 провели безрезультатный бой с истребителями противника.

1 февраля

ВФ. Из-за плохого состояния аэродромов на боевые задания продолжали летать И-16 только с одного из аэродромов. Всего было выполнено

4 групповых вылета, все по тревоге, в которых участвовало 42 самолета. В трех из них встреч в воздухе не было.

В 9.40 19 И-16 вступили в бой с 25 He 111, 5 «савойями» SM.79, 40 «фиатами». В бою был сбит 1 И-16, противник потерь не имел.

События после 1 февраля 1939 г. в советских документах не нашли отражения. Сохранились только сведения о том, что 5 февраля на каталонском аэродроме Вилажуйга во время штурмового удара, нанесенного «мессершмиттами», были уничтожены 8 боеготовых и 12 ремонтировавшихся самолетов.

Иностранные источники сообщают о примечательном бое, произошедшем 6 февраля над этим же аэродромом. Испанец Хосе Фалько на И-15 (б/н СА-205) сбил 2 Bf 109E. Пилот «мессершмитта» (бортовой № 6 • 98) Х. Виндемут (H. Windemuth) погиб, второй пилот Х. Нирмингер (H. Nirminger) остался жив. Обоим немецким летчикам по результатам боя было засчитано по 1 сбитому И-15.

АГОНИЯ. ОКОНЧАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Председатель совета министров республиканского правительства Хуан Негрин в ночь с 9 на 10 февраля на французском пассажирском самолете вместе с несколькими соратниками вернулся в контролируемую республиканцами центральную часть Испании.

Обстановка на четырех оставшихся фронтах (ЮФ, ЭФ, ЦФ, ЛФ) оставалась без изменений. Лишь в начале января 1939 г. было предпринято небольшое наступление республиканцев на Эстремадурском фронте, однако оно было быстро остановлено. Как стало известно позднее, уже в феврале 1939 г. многие высокопоставленные республиканские военные в центральной Испании и некоммунистические политические деятели готовили заговор с целью захвата власти и вели тайные переговоры с Франко о «почетном мире». Вел переговоры командующий республиканской армией Центра (удерживающей позиции ЦФ) полковник* Сехисмундо Касадо. Справедливости ради надо сказать, что республиканские участники переговоров с Франко добивались приемлемых условий капитуляции: почетный мир, гарантии от репрессий, возможность для желающих покинуть пределы Испании и т. д.

* 25 февраля 1939 г. Негрин присвоил ему звание генерала, но Касадо его не принял и продолжал считать себя полковником.

Республиканский президент Асанья продолжал оставаться во Франции и 28 февраля сложил с себя полномочия президента, а днем ранее Великобритания и Франция признали правительство Франко. Эти обстоятельства позволили многим республиканским военным руководителям и политическим деятелям считать правительство Негрина незаконным. В ночь с 4 на 5 марта 1939 г. группа бывших республиканских военных совершила переворот. В образованном ими Национальном совете обороны председателем стал генерал Миаха (который был назначен 8 февраля Негрином главнокомандующим всей республиканской армии), полковник Касадо занял менее почетную должность, но фактически именно он являлся руководителем этого совета. Чуть ранее, днем 4 марта, начались волнения на республиканской военно-морской базе в Картахене, в результате чего на следующий день республиканский флот покинул базу и направился в Бизерту, порт во французском Тунисе, где был интернирован.

5 марта 1939 г. Хуан Негрин со своими соратниками вновь улетел во Францию. С 6 по 12 марта в Мадриде происходили ожесточенные столкновения между сторонниками Касадо и частями, оставшимися верными Республике. В рамках «большой» Гражданской войны разразилась еще одна — только меньшая — между «настоящими» республиканцами и быв-

шими республиканцами, выступающими за мир с Франко. В боевых действиях приняла участие и авиация, выступившая на стороне Касадо. Летчики, примкнувшие к Национальному совету обороны, нанесли удары по Мадриду, который они ранее защищали от франкистов. 7 марта «касадовцы» нанесли бомбовый удар по штаб-квартире коммунистической партии, что привело к большим жертвам среди мирного населения.

В первой половине марта не без труда — заговорщики чинили разные препоны — Испанию покинули последние советские советники и переводчики (в их числе авиационный — Д. П. Юханов).

12 марта с помощью снятых с фронта частей, поддерживавших капитулянтские настроения, сопротивление войск, оставшихся верными Республике, было сломлено. 13 марта были казнены офицеры, стоявшие во главе частей, боровшихся с «касадовцами». Франко тем временем активных действий не предпринимал, предоставив самим республиканцам возможность «выяснить» отношения. Когда же все было кончено, он вызвал к себе представителей руководства «республиканской» армии для согласования условий капитуляции. Переговоры проходили 23—26 марта и закончились принятием всех требований каудильо Франко — безоговорочная капитуляция без каких-либо гарантий.

27 марта Испанию начали покидать «дальновидные» члены Национального совета обороны. За границей скрылись и Миаха, и Касадо. У простых республиканских солдат практически не было возможности покинуть Испанию. Немногие республиканцы смогли отплыть из Валенсии на пароходах, зафрахтованных правительством Негрина и организациями, помогавшими республике. Франкистская авиация мешала эвакуации, и только несколько судов с Республиканцами на борту смогли добраться до нейтральных портов. Большинство из тех, кто не смог бежать из страны, попали в тюрьмы и концлагеря.

НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ

Как это ни удивительно, но в ВВС РККА опыт участия советских летчиков в боевых действиях в Испании, а позже в Китае, за некоторым исключением декабря 1936 г. и первых месяцев 1937 г, должным образом не изучался. Конечно, по мере возможности частным и полуофициальным образом авиаторы делились с коллегами своим боевым опытом. Но какого-либо централизованного, целенаправленного и своевременного изучения применения авиации в небе Испании и Китая, по необъяснимым пока причинам, не было организовано.

Такое бездействие в анализе боевого опыта тем более непонятно на фоне требований руководства РККА изучать боевой опыт. Уже 16 ноября 1936 г. приказом № 20044сс начальник Генштаба РККА Маршал Советского Союза А. И. Егоров поставил задачу: *«Необходимо самым подробным образом и со всей тщательностью изучать опыт войны в Испании и, особенно, в области применения и действия авиации и танков»* [12]. Периодический интерес к данной проблеме проявлял и Нарком обороны К. Е. Ворошилов.

В ноябре 1936 г. советские ВВС начали сбор информации о боевых действиях в Испании. Начальник штаба ВВС РККА комкор Лавров обратился с письмом к Ворошилову: *«Я прошу Вашего распоряжения комбригу Смушкевичу немедленно выслать полный материал о воздушных боях, имевших место за истекшее время»* [12]. С декабря 1936 г. сведения из Испании через Разведывательное управление (РУ) РККА стали поступать в штаб ВВС более или менее регулярно.

В декабре 1936 г., после возвращения из Испании первых советских авиаторов, начались конкретные шаги по изучению опыта: встречи руководства ВВС РККА с летным и инженерно-техническим составом, выпуски разведуправлением* различных информационных сборников по действиям авиации и т. п. Одним из результатов встреч, причем весьма оперативным, стал следующий документ [12]:

* РУ РККА много данных по боевым действиям в Испании оставляло у себя и не передавало их в штаб ВВС.

«__» декабря 1936 г. № 1912
Совершенно секретно
только лично
НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ОБОРОНЫ СССР
МАРШАЛУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
тов. ВОРОШИЛОВУ

При сем представляю запись моей беседы с прибывшими из особой командировки летчиками, стрелками, летнабами и техниками.

Прошу Вашего разрешения на основе изучения этих материалов дать некоторые указания тов. СМУШКЕВИЧУ о необходимых коррективах в боевом применении авиации: даче заданий на боевые вылеты накануне, полете к цели по одному маршруту, возвращении по другому и т. д.

По недочетам материальной части, обнаруженным при ее боевом использовании, мною ставится вопрос перед промышленностью об их устранении при производстве в дальнейшем.

ПРИЛОЖЕНИЕ: 1. Стенограмма на 36 стр.
2. Выводы из стенограммы на 5 стр.

НАЧАЛЬНИК ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА
КОМАНДАРМ 2-го РАНГА
(АЛКСНИС)

В начале 1937 г. штабом ВВС был разработан «План использования в боевой подготовке ВВС РККА выводов из боевой работы авиации в Испании» [12]*, который 10.03.37 г. был утвержден Ворошиловым.

26 марта 1937 г. приказом зам. наркома обороны М. Н. Тухачевского № 3/сс начальникам центральных управлений НКО ставилась задача изучить имеющиеся в РУ РККА материалы о военных действиях в Испании и к 5 апреля 1937 г. представить доклады с выводами и предложениями [11].

Выполняя вышеуказанный приказ, начальник штаба ВВС РККА 07.04.37 г. подготовил 69-страничный доклад. Тухачевского не все устроило в докладе, и 04.05.37 г. ему был представлен отдельный доклад с перечнем бесспорных положений опыта боевых действий. В процессе этой работы штаб ВВС для «внутреннего» использования в авиации подготовил отчет «Боевой опыт ВВС в Гражданской войне в Испании» [11], сходный по содержанию и объему с ответом заместителю наркома обороны (61 страница текста). Документы, подготовленные штабом, в основном обобщали и констатировали различные ценные факты из боевых действий.

К сожалению, в конце весны 1937 г. практически прекратилось и то немногое, что делалось по изучению испанского опыта: во всяком случае, больше никаких планов использования опыта, стенограмм бесед между руководством ВВС и авиаторами, прошедшими Испанию, после апреля 1937 г. обнаружить среди архивных документов не удалось. Частично ситуацию можно объяснить развернувшейся в стране волной репрессий против военных. В условиях серьезных перестановок среди комсостава РККА руководителям ВВС, видимо, стало не до летчиков, воевавших за границами родины. Но далеко не все военные подверглись преследованию со стороны органов госбезопасности, и сводить все беды только к этой причине было бы неправильно. Например, комбриг Яков Смушкевич летом 1937 г. по прибытии из Испании назначается заместителем начальника ВВС РККА**. Несмотря на высокую, занимаемую в течение ряда лет должность, Я. Смушкевич почему-то недопустимо мало уделял внимание войне, за участие в которой ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В архивном фонде Начальника ВВС сохранилось три документа, датированных 1938 г., в которых содержатся предложения создать в «кратчайший срок» в Управлении ВВС РККА отдел по изучению опыта боевых действий в Испании и Китае [24]. Первый документ датируется 15.05.38 г. Офицер штаба ВВС майор Прянишников писал: «Считаю необходимым указать на наличие большого количества исключительно ценных материалов по Испании и Китаю, которые продолжают лежать без движения, потому что некому их изучать. Начатые работы по материалам из Испании идут недопустимо медленно, а по Китаю еще не начаты». Указывается в документе и то, что в ВВА им. Жуковского обучение осуществляется по старым, «доиспанским» правилам. 21.07.38 г. Прянишников вновь предлагал создать отдел по изучению боевого опыта, а 19.09.38 г. в Военный Совет ВВС РККА обратился временно исполнявший обязанности начальника штаба ВВС полковник Устинов, который также предложил создать соответствующий отдел и прилагал к своему рапорту положение о *«нештатном отделе при УВВС для всеобъемлющего изучения и анализа по «X» и «Y»*, штатное расписание (14 человек, начальником предлагался

* План в основном представлял собой перечень мероприятий, в которых ключевым словом являлось слово «разработать».

** С ноября 1939 г. — начальник ВВС, с декабря 1940 г. — пом. начальника Генштаба РККА по авиации.

п-к Арженухин, его помощником Жигарев) и потребные ресурсы — 2 комнаты и 1 автомобиль.

Судя по всему, единственным военным органом, который занимался в тот момент более или менее серьезным анализом происходивших в Испании событий, было Разведывательное управление РККА, имевшее в своем распоряжении немало документов. Приказом зам. НКО СССР маршала Егорова от 21.09.37 г. № 196сс к РУ РККА прикомандировывались офицеры от 1-го отдела Генштаба и центральных управлений НКО [10]. Именно в РУ и обращалось руководство ВВС, если, например, необходимы были данные о потерях-победах республиканских ВВС или числе летчиков ВВС РККА, направленных в Испанию и вернувшихся обратно.

Такое ненормальное положение дел еще более усугублялось тем, что в штабе ВВС бессистемная работа по Испании поручалась разным офицерам, видимо, как дополнительная нагрузка к основным обязанностям. Так, например, на картах (на каждую карту обстановка наносилась по несколько раз, что резко снижает историческую ценность этих документов, так как разобраться в обозначениях современному исследователю практически невозможно), датированных до 1938 г., кто-то постоянно отмечал — *«эскадрилья СССР»*, другой же исполнитель постоянно исправлял это на *«ССС»*, названия населенных пунктов во многих случаях имеют весьма приблизительное соответствие с действительным, фамилии советских летчиков иной раз искажались до неузнаваемости (чего стоит, например, пометка *«эскадрилья Туманова»*, которая на поверку оказывается эскадрильей американских самолетов «грумман»!).

Хотя РУ РККА и старалось добросовестно выполнять работу штаба ВВС, полностью заменить работу авиаторов РУ не могло, да и не обязано было. Поэтому решения, принимаемые руководством ВВС без компетентного анализа событий, не могли быть адекватными ситуации. Одним из глубоко ошибочных решений ВВС РККА следует считать продолжавшееся в конце 30-х гг. принятие на вооружение и массовый выпуск истребителей-бипланов (И-15бис, И-153).

Кроме этого, руководство ВВС оставило без внимания и без последствий предложения летчиков, вернувшихся из Испании, о том, что, например, высота полета не должна быть кратна круглым цифрам, которые соответствовали установкам взрывателей зенитных снарядов, или что нельзя красить в демаскирующие цвета объекты на военных аэродромах и т. д. [23, 33].

Испанский опыт со всей убедительностью показал необходимость изменения структуры трехсамолетного истребительного звена. Доклады и отчеты летчиков содержат немало примеров того, что истребители парой сбивают самолеты противника, возможно, даже чаще, чем звеном из трех машин. Слишком дорогую цену заплатили советские летчики, да и наземные войска, пока в 1943 г. «пара» истребителей была официально принята руководством ВВС как основной элемент тактического порядка.

В период с 1936 по 1939 г. НКО, ВВС и РУ выпустили несколько секретных информационных сборников и брошюр, в том числе и по войне в воздухе. В архивах, кроме самих сборников и брошюр, сохранились также черновики и рукописи как изданных, так и неизданных работ. Наиболее ценными были «Сборники информационных документов», состоявшие, как правило, из полных текстов или фрагментов из докладов авиаторов, а также стенограмм бесед возвратившихся в СССР летчиков с руководителями ВВС, конструкторами и представителями промышленности.

Все изученные автором сборники были отпечатаны на печатной машинке под копирку, при этом некоторые экземпляры уже с трудом поддавались чтению, что позволяет сделать предположение о мизерном (7—9) количестве экземпляров сборников. Все брошюры, с которыми автору довелось работать в архивах, кроме одной (изданной в первой половине

1937 г. типографским способом), были размножены, так же как и сборники.

Перед тиражированием часть брошюр, видимо, прошла жесткую цензуру, поэтому переоценивать объективность их содержания не стоит. Так, например, в брошюре «Эксплуатационно-техническая служба истребительной авиации республиканских ВВС Испании» (апрель 1938 г.) утверждается следующее: моторы работали прекрасно и не дали ни одной вынужденной посадки *(«У летно-технического состава всегда была полная уверенность в моторе»)*, средняя наработка до первой переборки двигателей (перечистки — так в документах) 120—130 часов, но в некоторых случаях из-за неграмотной эксплуатации летчиком могла быть и 40—50 часов, из-за поломок крыла погиб только один летчик, после чего крылья были усилены и все стало нормально [17]. Несмотря на вопиющее расхождение с действительностью, эти утверждения имели под собой некоторую почву. Так, например, разбившегося на взлете из-за отказа мотора Петра Сильвестрова комиссар Агальцов посчитал покончившим жизнь самоубийством [16]. Поэтому возможно, что автор брошюры располагал примерно такой же информацией и по другим авариям и катастрофам.

В то же время вместе с такими «шедеврами» анализа боевого опыта были изданы и другие брошюры, в которых содержались серьезные выводы. В черновике брошюры «Опыт боевого использования ВВС в Испании», планировавшейся к изданию во второй половине 1937 г. (но, скорее всего, так и неизданной) конкретно говорится: *«Из большого количества истребителей, участвовавших в бою, сбивает самолеты противника небольшая группа летчиков — ловких, смелых, отлично владеющих самолетом и огнем. Количество не может заменить качество современных самолетов и хорошо подготовленных летчиков»* [14]. Позже эта аксиома присутствует в брошюре «Боевое использование ВВС в последний период войны в Испании» (1939 г.) [29]: *«Качество летного состава и технические качества материальной части сделались решающими факторами успеха действий ВВС».*

В этой же брошюре затрагивалась тактика республиканских истребителей на заключительном этапе войны: *«Испанские республиканские истребители всегда летали плотным боевым порядком, что не всегда выгодно, так как затрудняет маневрирование. Боевой порядок должен быть разреженным настолько, чтобы части не мешали друг другу и могли в любой момент резким маневром поддержать своего соседа...*

К плотности боевых порядков республиканские истребители пришли из-за постоянного количественного превосходства фашистской авиации, что заставило держаться сильным «кулаком». И этот «кулак» при постоянной нехватке истребителей в боях оправдывал себя» [29].

Приводятся в брошюре требования к новым боевым самолетам:

Тип самолетов	Кол-во и тип мотора	Экипаж чел.	Скорость макс., км/ч	Потолок м	Вооружение
Истребители:					
Скоростной пушечный	Два воздушного охлаждения	1	700	15 000	Две 20-мм пушки в фюзеляже и два крыльевых пулемета или три пушки в фюзеляже
Скоростной	Один воздушного охлаждения	1	600—650	15 000	Одна 20-мм пушка в фюзеляже и два крыльевых пулемета
Пулеметно-пушечный Маневренный	Один воздушного охлождения	1	550—600	13 000—14 000	Два пулемета в фюзеляже и два крыльевых пулемета
Бомбардировщики:					
Дальнего действия	Два Воздушного охлаждения	5	600—650	15 000	2 000—2 500 кг бомб, три пулеметные точки

Тип самолетов	Кол-во и тип мотора	Экипаж чел.	Скорость макс., км/ч	Потолок м	Вооружение
Ближнего действия	Два воздушного охлаждения	4	550 – 600	12 000 – 14 000	1500 – 2000 кг бомб, три пулеметные точки
Пикирующий	Два воздушного охлаждения	4	550 – 600	12 000 – 14 000	1000 – 1 200 кг. бомб, пулеметные точки
Штурмовики:					
Одноместный	Один воздушного охлаждения	1	500 – 550	10 000 – 12 000	Четыре синхронных пулемета, из них два крупнокалиберных
Многоместный	Два воздушного охлаждения	3	550 – 600	12 000 –	500 – 600 кг бомб, две пушки, два крупнокалиберных пуле мета в фюзеляже и две пулеметные точки (в верхней и нижней полусфере)
Разведчик	Два воздушного охлаждения	4	500 – 600	14 000 – 15 000	300 – 500 кг бомб, три пулеметные точки

Все эти самолеты должны быть оснащены протектированными баками, броней, автоматическим управлением мотора, радиостанциями и электроспусками оружия.

По всей видимости, в конце 30-х гг. отдел по изучению боевого опыта все же был создан, т. к. в 1940 г. появилась рукопись книги «Действия ВВС в Испании» [7]. В рукописи содержалось большое число выводов, предложений и примеров боевых действий. Так, например, анализ тактики истребителей в групповом бою начинался с Первой мировой войны. Поскольку действия авиации на Восточном фронте были менее интенсивны, чем на Западном, то автор рукописи сравнивал действия английских, французских и германских военно-воздушных сил. Предпочтение отдавалось тактике немецких пилотов (упоминаются асы Бельке и Рихтгофен), при этом оговаривалось, что в большинстве случаев немецкие самолеты по своим данным уступали аппаратам противника. Подводя итог, авторы рукописи (еще в 1940 году!) предлагали иметь эшелонированные по высоте боевые порядки советских истребителей. Говоря о качестве подготовки летчиков, авторы рукописи отмечали: *«Школы должны выпускать воздушных бойцов, а уметь с грехом пополам летать еще не значит быть воздушным бойцом. Ослабление качества бойцов за счет количества в конечном счете приводит к очень большим потерям, как в боях, так и в обыкновенных полетах; слабые летчики будут не только бить машины и гибнуть сами, не принеся никакой пользы, но, что еще хуже, будут подводить в бою своих товарищей и этим самым сеять атмосферу взаимного недоверия».*

Авторы рукописи сделали своевременные и правильные выводы из «испанского» опыта: *«Промышленность не сумела не только противопоставить новым германским самолетам ничего лучшего, но и оказалась неспособной достаточно быстро устранить недочеты и вводить мелкие улучшения, как-то: камуфлирование самолетов, постановка броневых спинок, протектирование баков и т. п.». «Со второй половины 1937 г. обстановка в воздухе стала резко меняться не в пользу республиканцев». «Тем не менее подготовка германских летчиков и качество самолетов Мессершмидт-109 были настолько высоки, что, несмотря на их относительную малочисленность, подавляющее количество потерь республиканские истребители понесли именно от них».* Приходится лишь сожалеть что эта рукопись, так и осталась в единственном экземпляре.

Отдельно, пожалуй, необходимо сказать об отчетах летчиков, вернувшихся из Испании. В своих мемуарах Георгий Захаров рассказывает, что его самого и его товарищей буквально заставили писать отчеты [84]. Однако ни его отчета, ни отчетов большинства летчиков в архивах автору обнаружить не удалось. Имеющиеся в архивах отчеты летчиков писались

в произвольной форме, объемы отчетов были различны от нескольких строчек до нескольких страниц. Самый подробный отчет — 45 страниц — составил Эрнст Шахт, на втором месте Григорий Тхор — 38 страниц. Так же, как и объем отчетов, различалось и их содержание, некоторые летчики проявляли при этом явные литературные способности: *«На обратном пути встретили человек 12 сидящих солдат Франко, которые, свесив ноги в канаву, по-видимому, обедали. Зная, что Франко кормит их одним блюдом, угостили их вторым из первосортного пулевого горошка. Солдаты наелись и получили возможность бесплатно видеть райских гурий»* [13].

В ряде публикаций о Гражданской войне в Испании* высказывается мнение, что в начальный период войны летчики на самолетах советской конструкции действовали очень успешно и поэтому советские руководители «расслабились» и не предпринимали необходимых мер по дальнейшему развитию авиационной техники. Иностранные же конструкторы под воздействием успехов советских самолетов форсировали работы по созданию более совершенных образцов. В СССР осознание отставания авиационной техники от зарубежных аналогов стало очевидным лишь после появления в Испании Bf 109E.

Анализ документов из отечественных архивов рисует, однако, другую картину. Павел Васильевич Рычагов сразу же после возвращения из Испании в докладе «Выводы из командировки»** просит сделать истребителю И-15 убирающееся шасси, довести его скорость до 420—430 км/час, заменить крыло типа «чайка» обычным центропланом и установить два крупнокалиберных пулемета [67]. И эти предложения Рычагов сформулировал еще до столкновений с новыми серийными самолетами противника, появившимися весной 1937 г. Солидарны с ним и другие летчики, которые просили увеличить скорость И-15. И-16 также подвергался критике со стороны советских авиаторов, но в начальный период войны его летные данные были еще приемлемы. С появлением же новых самолетов противника летчики стали просить новые (а не модернизированные старые) машины.

Вернувшиеся из Испании в июне 1938 г. летчики-истребители В. Лисин, В. Сухорябов, Ф. Сухорученко, С. Плясов, А. Шубиков и Н. Никитин в своем коллективном отчете сформулировали следующие требования к новым истребителям: скоростной моноплан со скоростью 600 км/час, вооружением 4 пулемета и обязательно 20—37 мм пушка, маневренный полутораплан с четырьмя синхронными пулеметами и «более скоростной моноплан» для отличных и опытных летчиков, с вооружением 2 пулемета и 20—37 мм пушка, двигателем «желательно» двухрядным воздушного охлаждения, высотностью 6 000 м [23, 29].

Трудно сказать, почему многочисленные отчеты, доклады и просьбы летчиков, воевавших в Испании, так и остались без внимания, почему не были приняты своевременные и адекватные меры по развитию советской военной авиации и тактики ее применения.

Анализируя и оценивая события тех лет, автор пришел к неутешительному выводу, что вряд ли когда-либо мы узнаем истинные причины бездействия советского руководства на фоне печального опыта войны в Испании. Точно так же едва ли мы узнаем правду о том, почему истребитель И-15бис, безусловно устаревший к тому времени, что очевидно показали бои в Испании, был запущен в массовое производство уже в конце 1937 г., а те самолеты, которые, по мнению летчиков, были крайне необходимы, появились лишь спустя годы; почему оказалось невозможным устранить простые, с технической точки зрения, но принципиально важные для полета и боя недостатки; почему практически не изучался богатый боевой опыт советских летчиков, приобретенный в небе Испании...

* Например: Яковлев А. Цель жизни. М., 1970. С. 177—178.

** В отличие от других отчетов и докладов, данный доклад обязан был попасть к высшему руководству РККА, поскольку является приложением к письму Я. И. Алксниса К. Е. Ворошилову от 16.02.37 г: *«Во исполнение Вашего приказания при сем представляю копию письменного доклада Героя Советского Союза Рычагова с выводами из его командировки».*

СУДЬБЫ «ИСПАНЦЕВ»

«ОТКАЗНИКИ»

Архивные документы показывают, что часть авиаторов, которым было предложено выполнить «специальное правительственное задание», как рядовые летчики, так и командиры разного уровня, осенью 1936 г. отказалась ехать в Испанию. Массовый отказ от «спецкомандировки» имел место в легко-штурмовых эскадрильях: в 7-й, 9-й и 29-й ЛШАЭ, по неполным данным, 2 командира отряда, 3 командира звена (в том числе один, награжденный орденом Ленина), 1 штурман звена и 8 летчиков-наблюдателей отказались от оказанного им «доверия». Среди истребителей «отказников» было меньше: в 40-й и 107-й ИАЭ только 2 командира звена и 1 старший лейтенант, чья должность не указана, отказались поехать в Испанию.

Из документов следует, что все (или почти все) авиаторы, отказавшиеся от командировки в Испанию, были исключены из ВКП(б), а командиры соединений, в которых проходили службу «отказники», направили Наркому обороны рапорты с просьбой уволить этих летчиков из армии. Однако такое служебное рвение «наверху» поддержки не получило. Руководство ВВС дало указания рассмотреть возможность оставить в ВВС несостоявшихся «испанцев». Часть «отказников» тем временем написала рапорты, в которых они «осознали», «раскаялись» и т. д. Так, например, в 7-й ЛШАЭ еще в конце апреля 1937 г. было 7 авиаторов, отказавшихся от командировки в Испанию, которые продолжали службу на своих должностях.

За 1937 г. документы сохранили единственное отрывочное упоминание об отказе от спецкомандировки одного летчика-истребителя, правда его все равно отправили в Испанию. В 1938 г. один флагштурман из 57-й ИАЭ очень быстро вернулся из командировки, резолюция по нему была следующая: *«Возвратился из Франции — отстал. Струсил. Уволить из РККА».*

Проследить дальнейшую судьбу авиаторов, которые отказались от выполнения «специального правительственного задания», к сожалению, не представляется возможным.

В ИСПАНИИ

В подавляющем большинстве деятельность и поведение советских пилотов, попавших в Испанию, различными источниками характеризовались положительно.

Исключение составила информация в письме (скорее всего, на имя начальника ВВС) комбрига Смушкевича от 19.05.37 г.: *«О политико-моральном состоянии Вам пишет подробный доклад тов. Гальцев. Из этого доклада видно, что указания хозяина* (Ворошилова. — *Примеч. авт.*) *и Ваши в отношении поднятия дисциплины, изжития пьянок и ликвидации венерических заболеваний — выполнены. К настоящему моменту все эти отрицательные стороны жизни изжиты и мы добились хорошего политико-морального состояния и крепкой дисциплины».* А также в докладе ко-

миссара Ф. Агальцова от 20.12.1937 г. приводится ряд негативных моментов (уклонение от выполнения боевых заданий, пьянка).

Другие авиационные советники, находившиеся в разное время в Испании, в своих докладах в Москву не рисуют картину происходившего в драматических тонах, а, наоборот, дают весьма положительные оценки летному составу. И в докладе Ф. Агальцова упоминание об отрицательных явлениях происходит на фоне большого числа летчиков-*«героев»*. Так, например, категорию *«частенько выпивающих»* составили только Анатолий Серов и Петр Шевцов, но при этом Ф. Агальцов характеризует их как *«героев»* и уточняет, что это одни из лучших летчиков, а после назначения командирами звеньев (эскадрилий) они «пить перестали».

Тем не менее документы сохранили фамилии тех советских летчиков-истребителей, которые по прибытии в Испанию (все они перечислены в тексте книги) под различными предлогами уклонялись от боевых вылетов. Входивший в это число к-н М. Д. Романов, уклонявшийся от боевых вылетов летом 1937 г., несмотря на требования других летчиков отдать его под суд, был назначен инструктором в летную школу. Какая участь постигла других летчиков — автору неизвестно. Также неизвестна судьба двух летчиков СБ, не выполнивших задачу по бомбардировке города Саламанки 28 января 1938 г. Известна лишь резолюция на одного из них — Н. Грибова: *«Оставить в звании лейтенант и назначить в школу инструктором»* [51].

Не все и авиационные командиры, находившиеся в Испании, вели себя достойно. Вот, например, характеристика досрочно вернувшегося в СССР начальника штаба 62-й ТБАЭ майора Д. Ф. Масленникова: *«Работал 1 месяц начальником штаба, после работал в штабе авиации. Безынициативный, безграмотный командир. Возвращен за невозможностью использования, т. к. ни на что не способен. Можно назначить начальником оперативного отдела штаба полка. Оставить в звании майор»* [51]. Интересна судьба и майора П. Н. Шустова — во время пребывания в Испании его часто критиковали: *«Для Шустова работы нет. Летать на фронт он боится, хотя много хвалится. Летный состав ему не верит и считает трусом... Никакой ценности здесь не представляет...»* [45]. *«В Испании летать на фронт отказался из-за плохого состояния здоровья, в тылу летал безотказно»* [16]. Тем не менее в 1938 г. Шустов был уже полковником и помощником начальника учебного центра изучения воздушного боя (оказывается, были в ВВС РККА такие центры, только чему мог научить Шустов?!).

Мастерство советских летчиков получило и независимую, а поэтому и достаточно объективную оценку. В архивах сохранился красноречивый доклад французского летчика, воевавшего в составе эскадрильи И-15 П. Рычагова, переданный 2-м бюро французского генштаба в РУ РККА (!) в первой половине 1937 г. в числе других документов. Французский летчик пишет: *«Все летчики, которых я встречал, молоды, полны задора и мужества. Они хорошо натренированы, а некоторые из них являются акробатами первой степени и все весьма легко управляют своими самолетами. Они имеют блестящий ум, любовь к своему ремеслу и очень высокое профессиональное сознание. Они подчиняются самой строгой дисциплине без единого ропота»* [4]. Среди французских документов содержится и обобщенная оценка наших пилотов: *«Русские пилоты очень хорошие летчики и применяют те же правила, что и во Франции, следуя очень точно уставам. За пределами этого устава они очень мало инициативны и слепо верят начальнику построения»* [12].

Однако, несмотря на ценность высказываний французского пилота, главным, по мнению автора, является выбор испанского руководства в пользу советских летчиков. Широко известно, что на протяжении длительного периода войны на стороне республиканцев воевали интербригады, состоявшие из добровольцев, прибывших со всего мира для борьбы с фашизмом. Среди желающих помочь законному правительству Испании

были и летчики. Среди них, кроме прибывших «по зову сердца», было достаточно и обычных авантюристов-наемников, желающих заработать (например, американец Френк Тинкер), а поэтому можно предположить, что при отзыве советских летчиков республиканские самолеты не остались бы без пилотов. Однако от услуг советских пилотов до октября 1938 г., когда республиканскую Испанию покинули все иностранные бойцы, испанцы не отказались. Автор не нашел в архивах каких-либо свидетельств разочарования республиканцев в своем решении.

ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ В СССР

По возвращении из Испании летчикам, хорошо проявившим себя в боях, вручались высокие правительственные награды, присваивались, как правило, внеочередные воинские звания. А с назначением «испанцев» на новые должности возникали непонятные проблемы. Если первые группы вернувшихся в СССР авиаторов быстро отбывали к новым местам службы, то в 1938 г. ситуация изменилась. Комиссар Ф. А. Агальцов в докладе, сделанном в декабре 1938 г., отмечал, что летчики, вернувшиеся из Испании, по 5—6 месяцев *«болтаются без дела, ничего не делают»*, так, 7 декабря 1938 г. он встретил в Москве группу Стечишина и Лисова, всем летчикам и штурманам которой были присвоены звания майор, но эти авиаторы к тому моменту уже 5 месяцев ждали назначений на новые должности [16]. Помощник начальника ВВС по кадрам в своей телеграмме от 29 декабря 1938 г. отмечал, что *«на новые должности не назначены не только вернувшиеся летом, но и 5 человек, вернувшихся в апреле»* (1938 г.) [48].

О причинах такой неоперативности можно только выдвигать различные предположения.

Не все гладко было и с награждением. У советских летчиков отсутствовала объективная система учета боевой деятельности, что приводило иной раз к явной несправедливости. Нередко награждения летчиков производились в отрыве от реальных результатов боевой деятельности. Так, например, командир эскадрильи СБ Григорий Несмеянов 2 января 1937 г. был награжден орденом Ленина за 4 ничем не выдающихся боевых вылета и за весьма скромные успехи его эскадрильи в целом, такую же награду получил и Михаил Федосеев, успешно участвовавший в 40 воздушных боях в течение 1938 г. В первом случае коллеги Несмеянова открыто возмущались необоснованным награждением, а во втором — коллеги Федосеева, наоборот, считали его достойным звания Героя Советского Союза. Возможно, что в бюрократической процедуре представления к правительственным наградам играли роль другие факторы, например социальное происхождение. В те времена можно было легко попасть в разряд неблагонадежных, имея среди своих близких родственников, например священнослужителя*. Имел место случай и просто банальной потери наградных документов отделом кадров ВВС РККА. Справедливость в конечном итоге, частично была восстановлена: в ноябре 1938 г. группа летчиков Бакинской ИАБ, воевавших в Испании в первой половине 1937 г, была награждена вновь учрежденной тогда медалью «За отвагу».

* Автору приходилось сталкиваться с подобными документами, однако они требуют отдельных исследований и прямого отношения к теме данной книги не имеют.

КИТАЙ

Во время первого этапа конфликта между Японией и гоминьдановским Китаем, на чьей стороне действовали советские военные специалисты, авиационной группировкой руководил П. Рычагов, а истребительную авиацию возглавил другой «испанец» — Г. Захаров. Воздушные бои в небе Китая с участием советских летчиков, пока не получили должной

оценки в отечественной литературе, поэтому какие-либо определенные выводы сделать сложно. Согласно опубликованным мемуарам, на долю советских летчиков выпали тяжелые, но в целом успешные бои — японцев удавалось сдерживать, при этом обе стороны несли значительные потери. Кроме двух указанных летчиков, упоминаний о других истребителях-«испанцах» автору найти не удалось.

ХАСАН

О ходе боевых действий в районе озера Хасан в июле — августе 1938 г. и участии ВВС в них до сих пор известно немного. Авиация РККА уже 1 августа наносила удары по высоте Заозерная, сделав в тот день 129 боевых самолето-вылетов. 6 августа активность советской авиации достигла своего пика — 269 самолето-вылетов, в том числе 41 вылет ТБ-3. В этот день на противника было сброшено 122 944 кг бомб, в том числе 6 ФАБ-1000, что помогло наземным войскам 6 — 7 августа овладеть большей частью высоты Заозерная. Реакция Москвы на такую активность была весьма «своеобразной». 8 августа Нарком обороны Ворошилов дал следующее указание: *«Совершенно секретно. Оперативная. Вне всякой очереди т.т. Штерну, Рычагову, копии маршалу Блюхер, комдиву Подлас, начальнику генерального штаба РККА тов. Шапошникову, начальнику ВВС РККА тов. Локтионову.*

Массовое, одновременное применение авиации, на крайне ограниченном участке, по мелким замаскированным целям, вроде арт.батарей или одиночного бронепоезда, не связанное с одновременным наступлением пехоты, не дает должного эффекта, приводит к огромному расходу моторесурсов и боеприпасов, что самое скверное, приучает врага не бояться авиации, не высоко расценивать ее боевые свойства. Для подавления артиллерии противника мы имеем свою тяжелую артиллерию, нужно заставить, научить ее успешно действовать, душить артпротивника. Впредь на фронте применять авиацию только с моего специального разрешения, кроме разведки одиночными самолетами и звеньями и тех случаев, когда авиация противника будет поднята в воздух и появится вблизи нашей границы. Японцы в этом столкновении своей авиации не применяют, поэтому нашей авиации, по существу, негде и не на чем развернуть свои боевые возможности, летать скопом без большого толку не только бесполезно, но и вредно. Исполнение подтвердите. 14.00. 8.8.38. Народный комиссар обороны СССР К. Ворошилов» [72].

После такого выговора наркома активность авиации, естественно, резко упала: 9 августа И-15 четыре раза вылетали одиночно и звеньями на разведку, а 10 августа 34 И-15 один раз штурмовали противника.

Кроме Рычагова, участие в этом конфликте принимал, по крайней мере, еще один «испанец» — Е. Кондрат. Несмотря на недовольство Ворошилова, многие летчики за участие в боях в районе озера Хасан получили высокие правительственные награды, был отмечен и П. Рычагов.

ХАЛХИН-ГОЛ

В мае 1939 г. в небе над Халхин-Голом произошли первые воздушные бои, в которых советские истребители потерпели поражение от японских пилотов. Информация о неудачах быстро дошла до Москвы, где в течение нескольких дней была собрана группа из 48 опытных пилотов и техников. Группой руководил бывший советник в Испании, в тот момент заместитель начальника ВВС РККА комкор Я. Смушкевич, который по прибытии в район боевых действий возглавил всю советскую авиационную группировку.

В группу Смушкевича вошли следующие летчики-«испанцы»: Н. Герасимов, А. Гусев, Н. Жердев, А. Зайцев, П. Коробков, И. Лакеев, Б. Смирнов, П. Смоляков и Е. Степанов. Позже к ним присоединился С. Грицевец. В боях также участвовали С. Данилов, В. Кустов, В. Матюнин, Г. Плещенко, В. Смирнов, А. Степанов, И. Хлусович и В. Яманов. Однако полный список «испанцев» пока составить не удалось.

Прибывшие опытные летчики были распределены по полкам и эскадрильям. К сожалению, из-за экономии моторесурса и топлива полноценно подготовить всех пилотов к боям не удалось*, тем не менее японцы стали нести ощутимые потери. 22 июня 1939 г., в первый день воздушных боев после майских столкновений, на боевой счет 22-го и 70-го истребительных полков было записано 26 воздушных побед, собственные безвозвратные потери составили 11 летчиков, 12 самолетов, сбитых в бою, и 4, сожженных на аэродроме.

Постепенно советские ВВС захватили господство в воздухе, на что, безусловно, повлияло прибытие летчиков группы Смушкевича. По итогам воздушных боев в небе Халхин-Гола «испанцы» С. Грицевец и Н. Жердев одержали наибольшее количество индивидуальных побед среди советских летчиков: 12 и 11 соответственно. Кроме большого числа побед, Грицевец прославился и спасением командира 70-го ИАП В. Забалуева: ветеран-«испанец» вывез на И-16 своего командира, сбитого в воздушном бою, с территории противника.

После окончания боев на Халкин-Голе 23 летчикам-истребителям было присвоено звание Героя Советского Союза, в том числе семерым «испанцам»: С. Грицевцу, С. Данилову, Н. Жердеву, А. Зайцеву, В. Кустову (посмертно), Б. Смирнову, Е. Степанову. Причем С. Грицевец вместе с Г. Кравченко, воевавшим до этого в Китае, и Я. Смушкевичем впервые в истории СССР стали дважды Героями. Еще четверо «испанцев» — А. Степанов, В. Матюнин, Г. Плещенко и В. Смирнов — представлялись к этому званию, но присвоение не состоялось.

* В период с конца мая до 22 июня 1939 г., согласно журналам боевых действий, 70-й ИАП только один раз, 15 июня, в составе 22 И-16 и 8 И-15 бис вылетал *«по овладению воздушным боем»*, 22-й ИАП также вылетал один раз, 10 июня, в составе 18 И-16 и 23 И-15 бис *«по учебной тревоге»*, остальное время самолеты производили немногочисленные боевые вылеты или стояли на аэродромах [57, 59].

Результаты боевой деятельности летчиков-«испанцев» на Халхин-Голе**

Ф. и. о.	Число лично сбитых самолетов противника	Число проведенных боев	Число боевых вылетов
Грицевец С. И.	12		
Жердев Н. П.	11	17	105
Данилов С. П.	8		60
Зайцев А. А.	6	29	118
Смирнов В. С.	4	20	116
Смирнов Б. А.	4	9	70
Степанов А. М.	3	13	Более 70
Смоляков П. Е.	2	11	90
Матюнин В. А.	Несколько	7	15
Степанов Е. Н.	Несколько	40	Более 100
Плещенко Г. П.	1		
Коробков П. Т.	?	13	109

** Список и данные не полные.

СОВЕТСКО-ПОЛЬСКИЙ КОНФЛИКТ 1939 г.***

Едва закончились бои на Халхин-Голе, как уже 17 сентября 1939 г. части РККА вступили на территорию Польши. Памятуя печальный опыт первых воздушных боев на Халхин-Голе, советское руководство привлекло для участия в этой операции летчиков с боевым опытом, некоторые из них были срочно вызваны из Монголии. 16 сентября, накануне начала операции, советская авиация понесла одну из самых тяжелых утрат. На одном из приграничных белорусских аэродромов погиб С. Грицевец — на посадке его самолет протаранил самолет другого «испанца», П. Хары.

*** Более подробно о деятельности ВВС в советско-польском конфликте см.: Котельников В. Авиация в советско-польском конфликте сентября 1939 г. (по материалам советских архивов) // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 1999. № 9; Степанов А. ВВС РККА в польской кампании 1939 г. // История авиации. 2000. № 6.

СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКАЯ ВОЙНА 1939-1940 гг.

30 ноября 1939 г. советские войска пересекли финскую границу. В это время ВВС РККА возглавлял командарм 2-го ранга Я. В. Смушкевич, а авиацией общевойсковых армий, участвовавших в боевых действиях, также командовали ветераны-«испанцы»: командующим ВВС 7-й армии был С. П. Денисов, его заместителем — Н.С. Герасимов, ВВС 8-й армии — И. И. Копец, ВВС 9-й армии — П. В. Рычагов.

По итогам «зимней» войны нескольким «испанцам» было присвоено звание Героя Советского Союза: командиру 12-й отдельной эскадрильи 61-й авиабригады ВВС КБФ А.А.Денисову, командующему ВВС 7-й армии С.П. Денисову (вторично), командиру 59-й ИАБ Е.Е. Ерлыкину и зам. командира эскадрильи 7-го ИАП 59-й ИАБ А.Ф. Семенову (ВВС 7-й армии). Известен и один погибший ветеран — самолет командира эскадрильи 21-го иап Ивана Иосифовича Какутича был сбит зенитным огнем.

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

К моменту начала Великой Отечественной войны ветераны-«испанцы» занимали многие ответственные должности в ВВС, однако их «звездный» час уже прошел. Весной — летом 1941 г. были сняты с должностей и арестованы начальник ВВС РККА генерал-лейтенант П. В. Рычагов, главный инспектор истребительной авиации генерал-майор И. А. Лакеев*, командующий авиацией МВО Э. Г. Шахт.

ВВС двух крупнейших приграничных военных округов вступили в войну, руководимые «испанцами»: авиацию КОВО возглавлял генерал-лейтенант Е. С. Птухин (за несколько дней до начала войны он был снят с должности, но решение не успело вступить в силу), авиацию ЗапОВО — генерал-майор И. И. Копец.

В первый же день войны советская авиация понесла тяжелые потери, особенно сильно пострадали ВВС ЗапОВО. Узнав о случившемся, Иван Иванович Копец застрелился. 9-я САД потеряла в первый день войны 347 самолетов из 409. Ее командир генерал-майор С. А. Черных был арестован и 27 июля перед строем дивизии расстрелян.

23 — 24 июня 1941 г. были арестованы П. В. Рычагов, Е. С. Птухин, Я. В. Смушкевич. Все они спустя некоторое время были расстреляны.

Большинство находившихся в строю советских ВВС ветеранов-«испанцев», чьи биографии удалось проследить, активно и успешно сражались с противником в течение всей войны. Хорошо известны имена таких командиров, как Лев Шестаков, Георгий Захаров, Александр Семенов, Алексей Панов, которые успешно справлялись со своими обязанностями. Большенство из «испанцев» командовали истребительными подразделениями, хотя были и исключения: Сергей Поляков, например, возглавлял штурмовой полк на Ил-2.

* Понижен в должности, но аресту не подвергался.

Командиры-«испанцы» частей и соединений ВВС РККА в период Великой Отечественной войны*

* Список не окончательный.

Командиры полков

Бобров В. И.	27-й (129-й гв.) иап,104-й гв.иап
Герасимов Н. С.	512-й иап
Глушков П. Г.	зам. к-ра 721-го иап
Зайцев А. А.	431-й иап
Иванов П. М.	866-й иап
Кондрат Е. Ф.	2-й гв. иап
Матюнин В. А.	
Минаев А. В.	282-й иап
Панов А. Б.	436-й (67-й гв.) иап
Поляков С. Н.	174-й шап
Пузейкин В. В.	
Путивко П. И.	
Пятин П. Е.	
Романов Н. А.	
Рыбкин Л. Г.	34-й иап
Семенов А. Ф.	434-й (32-й гв.) иап
Стариков А. Г.	20-й иап
Федоров И. Е.	157-й иап
Федосеев М. А.	247-й иап
Хара П. И.	352-й иап
Хлусович И. М.	зам. 180-го иап, 30-й гв. иап
Шевцов П. Ф.	272-й иап
Шестаков Л. Л.	69-й (9-й гв.) иап,19-й гв.иап
Яманов В. А.	137-й гв. иап

Командиры и заместители командиров дивизий

Баланов Н. Ф.	26-я иад
Герасимов Н. С.	зам. к-ра 256-й иад
Гусев А. И.	17-я сад
Данилов С. П.	5-я сад, 287-й иад
Денисов С. П.	283-я иад
Еременко И. Т.	237-я иад
Ерлыкин Е. Е.	5 сад
Захаров Г. Н.	43-я иад, 303-я иад
Зыканов И. А.	14-я сад
Лакеев И. А.	
Кондрат Е. Ф.	249-я иад
Минаев А. В.	зам. к-ра 252-й иад, 257-й иад
Осадчий А. П.	64-я иад
Осипенко А. С.	20-я сад
Пузейкин В. В.	
Семенов А. Ф.	зам. к-ра 3-й гв.иад, 322-я иад
Смирнов Б. А.	288-я иад
Ухов В. П.	3-я гв. иад
Федоров И. Е.	273-я иад, зам. к-ра 269-й иад
Хлусович И. М.	
Шестаков Л. Л.	зам. к-ра 6-й гв .иад
Шмельков Н. И.	
Черных С. А.	9-я сад

Командиры корпусов

Данилов С. П.	7-й иак ПВО,14-й иак
Еременко И .Т.	2-й сак
Ерлыкин Е .Е.	

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ-ИСТРЕБИТЕЛИ, НАПРАВЛЕННЫЕ В СПЕЦКОМАНДИРОВКУ В ИСПАНИЮ

Агафонов Павел Елисеевич (1907). Л-т, к/з 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 07.04.37 г. Пилот И-15. На 09.12.36 г. имел на счету 2 победы. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что лично сбил 5 самолетов и звеном еще 3. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Акуленко Прокопий Семенович (1913). Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 12.02.37 г. лично сбил 1 самолет и 1 звеном. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 г. и 04.07.37 г.).

Участник Великой Отечественной войны. С 1971 г. в запасе. Согласно собственным воспоминаниям, опубликованным в сборнике «Вместе с патриотами Испании», в Испании произвел 250 б/в, лично сбил 6 и в группе 7 самолетов противника.

Алферов Максим Антонович (1910). Л-т, к/з 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.06.37 по 27.08.37 г. Пилот И-16. Награды: ОКЗв (02.03.38 г.).

Анащенко Иван Семенович (1905), украинец, в РККА с 1927 г. К-н, к/о 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 05.08.38 г. Пилот И-15. 23.05.38 г. был сбит огнем с земли, выпрыгнул с парашютом. С ожогами доставлен в госпиталь, где провел полтора месяца, после чего отправлен на родину. Н/б — 10 ч., в/б — 1. Награды: ОКЗ.

Андреев Василий Дмитриевич (1909), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 72-й ИАЭ 65-й ИАБ КВО.

В Испании с 28.04.38 по 05.08.38 г. Пилот И-16. 14.06.38 г. в бою перерасходовал горючее и произвел посадку возле аэродрома, получив при этом легкие ушибы. Н/б — 48 ч., в/б — 8. Награды: ОКЗ.

Антонец Павел Андреевич (1910). Л-т, м/л 118-й ИАЭ МВО.

В Испании с 10.36 по 30.01.37 г. Пилот И-15, воевал на СФ. По болезни был отправлен на родину досрочно. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Антонов Евгений Сергеевич (1910). К-н, к/з 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. К/з, к/э И-15. Н/б — 210 ч. Лично сбил 2 самолета. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (03.11.37 г.).

После возвращения летчик-инспектор ЛИ ВВС, летал в составе знаменитой «красной» пятерки, участвовал в Советско-Финляндской войне, после которой снова вернулся в ЛИ. Погиб 28.06.42 г. в авиакатастрофе при испытании модернизированного Як-1.

Арады Белла Игнатьевич (1905), венгр, в РККА с 1930 г. Ст. л-т, и/л 70 ОИАО бригады ВВА им. Жуковского.

В Испании с 14.11.38 по 25.04.38 г. Пилот И-15. 12.03.38 г. сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом. Получил ожоги. Н/б — 40 ч, б/в — 40, в/б — 11. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Погиб в авиакатастрофе в 1940 г.

Артамонов Иван Михайлович (1912), в РККА с 1930 г. Л-т, с/л 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Пилот И-15. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.).

Артемьев Николай Сергеевич (1909). Л-т, к/з 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 26.03.37 г. Пилот И-15. На 09.12.36 г. имел на счету 1,5 сбитых самолета. Награды: ОКЗ.

В период Советско-Финляндской войны — к-р 147-го ИАП (14-я армия, Северо-Западный фронт). Летом 1940 г. из-за появления в нетрезвом виде на аэродроме полка понижен в должности, назначен помощником к-ра 145-го ИАП.

Архипов Гавриил Ильич (1908). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 по 18.10.37 г. Пилот И-16.

Астахов Сергей Федорович (1913). К/з 33-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16, разбился на аэродроме 26.07.37 г. Награды: ОКЗ.

Багров Василий Васильевич (1915), русский, в РККА с 1934 г. Ст-на, л-к 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 15.6.38 г. Л-к, водил в бой эскадрилью И-16. Н/б — 122 ч., в/б — 25. Личных побед нет, парой сбил 1 Ме-109 и 1 «фиат». Награды: 2 ОКЗ (14.11.38 и 22.02.39 г.).

Базаров Илья Александрович (1909), русский, в РККА с 1931 г. Ст-на, л-к 17-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 24.03.38 г. Л-к, к/з И-16. Один раз был подбит огнем с земли, при вынужденной посадке получил травмы. Н/б — 40 ч., в/б — 12. Личных побед нет.

Баланов Никифор Федотович (1909), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.05.37 г. К/з И-16. 23.01.37 г. во время боевого вылета огнем с земли тяжело ранен в горло и руку. По ранению отправ-

лен на родину. На 09.12.36 г. имел на счету сбитый в паре «юнкерс» и 1,5 победы над «хейнкелями». Награды: ОКЗ (02.01.37 г.), ГСС (27.07.37 г.).

В 1940 г. закончил КУКС. В Великую Отечественную войну — зам. к-ра и к-р 295-й ИАД. Продолжал вылетать на выполнение боевых заданий, но итоги неизвестны. С 1946 г. в отставке, жил в Брянске. Умер 03.06.81 г.

Бальцев Борис Иванович (1908), в РККА с 1932 г. Л-т, и/вдс 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Л-к. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Баранчук Константин Гаврилович (1907), русский. Л-т, к/з 118-й ИАЭ, МВО.

В Испании с 10.36 по 26.06.37 г. К/з И-15, воевал на СФ. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

В Великую Отечественную войну — к-р 203-й (12-й Гв.) ИАД.

Башмаков Петр Дмитриевич (1913). Ст. л-т, к/о 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 23.08.38 г. К/з И-16, водил в бой эскадрилью. 13.05.38 г. легко ранен в воздушном бою. Н/б — 82 ч. в/б — 12. Лично сбил 1 «фиат», парой 1 «фиат», 1 Ме-109 и 1 «савойя». Награды: ОЛ.

Белов Андрей Иванович (1913), русский, в РККА с 1933 г. Ст-на, л-к 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 13.07.38 г. Пилот И-16. 21.02.38 г. сбит в воздушном бою, при падении самолета получил переломы рук и ног. Н/б — 35 ч., в/б — 8.

Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Участник Великой Отечественной войны.

Беляков Константин Дмитриевич (1909), в РККА с 1930 г. Л-т, к/з 11-й ИАЭ ЛВО.

В Испании с 01.01.37 по 07.09.37 г. Пилот И-16. 08.07.37 г. ранен огнем с земли, по ранению был отправлен на родину. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.).

Участник Великой Отечественной войны.

Бобров Владимир Иванович (1915), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Пилот И-16. Имел вынужденную посадку из-за неисправности мотора. Н/б — 97 ч., б/в 78, в/б — 8. Лично сбил несколько («Есть сбитые им самим») и группой 13 самолетов. Награды: ОКЗ.

В Великой Отечественной войне участвовал с первого дня, совершил 577 б/в и провел 159 в/б, в которых сбил 30 самолетов лично и 20 в группе. Был командиром эскадрильи, командиром 27-го (129-го Гв.) ИАП и 104-го Гв. ИАП. Был сбит в воздушном бою, получив при этом ранение. С 1954 г. в отставке. Жил в Москве, умер в 1970 г. Посмертно присвоено звание ГСС (20.03.1991 г.).

Богданов Борис Сергеевич (1912), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, с/а 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 15.09.38 г. Л-к, к/з И-16. В августе 1938 г. заболел, из-за чего в боях больше не участвовал. Н/б — 41.10 (45) ч., б/в — 32, в/б — 13. Лично сбил 1 «фиат» и 1 «хейнкель». Награды: ОКЗ.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Богуславчик Леонид Дмитриевич (1914), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, л-к 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. Пилот И-16. 21.09.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 22.40 ч., б/в — 15, в/б — 17. Награды: ОКЗ.

Бондаренко Николай Иванович (1909), в РККА с 1928 г. Ст. л-т, к/з 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 02.07.37 г. К/з И-15. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Бочаров Владимир Михайлович (1910). Ст. л-т, к/о 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. К/о И-16. 13.11.36 г. сбит в воздушном бою. Произвел вынужденную посадку на территории противника, зверски замучен в плену. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

Будим Федор Захарович (1913), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, л-к 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 28.03.38 по 18.05.38 г. Согласно документам, летать на фронт отказался.

Булкин Сергей Георгиевич (1908). Л-т, к/з 118-й ИАЭ МВО.

В Испании с 10.36 по 07.04.37 г. Пилот И-15. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен на должность к/о 26-й ИАЭ.

Бураков Сергей Никифорович (1908). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 10.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 183 ч. Лично сбил 1 самолет и парой еще 1. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Буров Петр Иванович (1913). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 10.05.37 г. Пилот И-16. 14.06.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (11.11.37 г.).

Буряк Иван Маркиянович (1909), украинец, в РККА с 1933 г. Ст-на, л-к 36-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Пилот И-16. Был ранен. Н/б — 131 ч., в/б — 36. Лично сбил 1 Ме-109, парой — 3, звеном — 1 и четверкой — еще 1 самолет. Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Участник Великой Отечественной войны. В 1942 г. ранен, после излечения служил в ВВА им. Жуковского. Участник боевых действий в Корее. С 1954 г. в отставке. Жил в Москве, умер в 1991 г.

Бутрым Петр Павлович (1906). Л-т, к/з 116-й ИАЭ МВО.

В Испании с 13.05.37 по 28.01.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 165—170 ч. Звеном сбил 1 самолет и четверкой еще 1. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (03.11.37 г.).

Быковский Сергей Дмитриевич (1912), украинец, в РККА с 1933 г. Л-т, и/тп 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пилот И-16. 05.08.38 г. сел вынужденно из-за нехватки топлива. Н/б — 55 ч, б/в — 40, в/б — 25 (24). Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Вараксин Петр Иванович (1914), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, л-к 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 26.03.38 по 18.05.38 г. Согласно документам, летать на фронт отказался.

Венгерский Григорий Сергеевич (1914), русский, в РККА с 1936 г. Л-т, к/з 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. К/з И-16. 18.07.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 16.30 ч., б/в — 13, в/б — 3.

Веревка Василий Иванович (1909). Ст. л-т, к/о 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 г. К/э (к/з) И-16. 25.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОЛ (03.11.37 г.).

Виноградов Николай Сергеевич (1913), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 12-й ИАЭ ЛВО.

В Испании с 02.01.37 по 13.08.37 г. Пилот И-16. На 12.02.37 г. лично сбил 1 самолет. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.).

Вихров Тимофей Егорович (1913), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, к/з 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 15.04.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 145 ч. Лично сбил 4 самолета и в паре — 1. Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

Владимиров Филимон Владимирович (1908), в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Пилот И-15. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Волков Владимир Степанович (1912), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, ф/ш 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 63 ч., б/в — 48, в/б — 29. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ.

В 1940 г. кэ 88-го ИАП. Погиб во время Великой Отечественной войны.

Волощенко Николай Андреевич (1909). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 19.05.37 г. Пилот И-16. 04.11.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

Воробьев Василий Федорович (1915), русский, в РККА с 1935 г. Ст-на, л-к 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. Л-к. 19.08.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 16.45 ч., б/в — 12, в/б — 7. Награды: ОКЗ.

Воронин Иван Иванович (1910). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 17.05.37 по 29.09.37 г. Пилот И-16. 23.07.38 г. ранен при бомбардировке аэродрома. Награды: ОКЗ (22.10.37 г.).

Воронов Михаил Васильевич (1907), русский. Л-т, с/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 г. Пилот И-15. 08.11.36 г. сбит в воздушном бою, умер от ран. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Воропаев Дмитрий Николаевич (1914), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 15.02.39 г. Пилот И-16. 14.04.38 г. тяжело ранен в авиакатастрофе, лечился в Испании и позже в СССР. Умер от ран 11.05.1940 г. Награды: ОКЗ.

Герасимов Николай Семенович (1911), русский, в РККА с 1935 г. Л-т, к/з 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. К/з, к/э И-16. Был ранен в правую руку. Н/б — 102.10 ч., б/в — 80, в/б — 38. Лично сбил 1 Ме-109 и 2 «фиата». Награды: ГСС (22.02.39 г.).

Участник боевых действий на Халхин-Голе, присоединения Западной Украины и Западной Белоруссии, Советско-Финляндской войны. В Великую Отечественную войну летчик-инспектор ЛИ ВВС, к-р 512-го ИАП, зам. к-ра и к-р 256-й ИАД. С 1954 г. года в отставке, умер 29.06.1960 г.

Глушенков Никифор Эммануилович (1902), русский, в РККА с 1921 г. К-н, и/тп 107-й-й ИАЭ 83-й-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 23.08.38 г. К/э И-16. Н/б — 102 ч., в/б — 14. Лично и в паре сбил 7 «фиатов», 1 Ме-109 и 2 Хе-111. Награды: ОЛ.

Участник Великой Отечественной войны, по состоянию на начало 1943 г. командующий ВВС Закавказского фронта.

Глушков Петр Герасимович (1913), русский, в РККА с 1933 г. Ст-на, л-к 36-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 гг. Пилот И-16. Имел две аварии на посадке и одно столкновение в воздухе, после которого выпрыгнул с парашютом. Н/б — 50 ч., б/в — 39, в/б — 20. Награды: ОКЗ.

В Великую Отечественную войну — зам. к-ра 721-го ИАП. Пропал без вести в апреле 1945 г.

Годунов Виктор Александрович (1911), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, с/л 17-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 28.02.38 г. Пилот И-16. 12.10.37 г. тяжело ранен в воздушном бою, попал в госпиталь, из которого был отправлен на родину. Н/б около 20 ч. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Участник Великой Отечественной войны, по состоянию на начало 1943 г. начальник оперативного отделения штаба 210-й ИАД.

Головнев Павел Федорович (1912), в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 05.08.37 г. Пилот И-15. 14.04.37 г. легко ранен в аварии на посадке. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Голубев Константин Иванович (1911), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 10.06.38 г. Сразу по прибытии заболел, попал в госпиталь, из которого был отправлен на родину. Б/в не совершал. К наградам не представлялся, после возвращения должен был вернуться в прежнем звании на ту же должность.

Гончаров Павел Артемович (1913), русский. Л-т, м/л 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.36 по 27.05.37 г. Пилот И-15. Воевал на СФ. Налетал 91—92 ч. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что «сбил 3—4 самолета». Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен на должность командира звена 7-й ИАЭ.

Горохов Алексей Михайлович (1912), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 02.03.38 г. К/з И-15. Был сбит и сел вынужденно (причину и дату происшествия документы не уточняют). Н/б — 70 ч. Личных побед нет.

Горшков Иван Александрович (1910), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 6-й ИАЭ 116-й ИАБ БВО.

В Испании с 30.12.37 по 25.04.38 г. Пилот И-15. 20.01.38 г. столкнулся в воздухе с И-15 испанского пилота, спасся на парашюте. Н/б — 35 ч., в/б — 4.

Горяинов Николай Александрович (1909), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, к/з 2-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 12.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 44.05, б/в — 31, в/б — 24. Награды: ОКЗ.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Грибанов Петр Георгиевич (1911), украинец. Л-т, к/з 6-й ИАЭ 116-й ИАБ БВО.

В Испании с 30.12.37 по 02.03.38 г. Л-к.

Григорьев Антон Григорьевич (1910), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 10.06.38 г. Л-к. По прибытии в Испанию жаловался на ухудшение здоровья во время полетов. Отправлен на родину досрочно. Н/о — 35 ч., в/б — по одним данным — 5, по другим — в боях не участвовал. По результатам командировки планировалось оставить в ВВС, но перевести в другой вид авиации.

Грицевец Сергей Иванович (1909), белорус, в РККА с 1931 г. Ст. л-т, врио к/з 8-й школы пилотов, КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 гг. К/э, к/г И-16. Н/б — 115 ч., б/в — 88, в/б — 42. В сохранившихся докладах л-ков Сергей единодушно отмечался как отличный человек, л-к и командир, достойный присвоения звания Героя. Авиационные советники отмечают, что его эскадрилью узнавали на фронте. По широкоизвестной легенде, Сергей сбил в Испании 30 вражеских самолетов, причем 7 из них за один вылет. По документам, эти успехи выглядят иначе: во-первых, лично сбитых 6 (7) самолетов, во-вторых, в его подразделении широко практиковалась запись победы в «общий котел» — на счет эскадрильи, поэтому возможно, что 7 побед — это либо количество сбитых до того момента, как Грицевец возглавил эскадрилью, либо это бесспорные личные победы, попавшие в «общий котел». Что же касается 7 сбитых, то в реальности Сергею во время одного из сопровождений СБ пришлось в одиночку отбиваться от семи «фиатов», однако побед в этом бою наш л-к, согласно документам, не заявлял.

Награды: ГСС (22.02.39 г.).

На Халхин-Голе к/э 70-го ИАП. В боях с японской авиацией вновь показал себя сильнейшим бойцом: кроме того, что сбил больше всех самолетов — 12, 26.06.39 г. вывез на своем И-16 с территории, занятой противником, сбитого к-ра 70-го ИАП майора В. Забалуева, выпрыгнувшего с парашютом. 29.08.39 г. удостоен звания ГСС вторично. Жизнь прекрасного летчика и человека оборвалась нелепо. В первой половине сентября 1939 г., еще до завершения боев на Халхин-Голе, началось сосредоточение опытных летчиков в западных приграничных округах — предстоял поход в Западную Украину и Западную Белоруссию. Грицевец был назначен советником в истребительную авиабригаду, базировавшуюся в Орше. 16.09.39 г. в 19.07, за день до пересечения границы, получив задачу от командующего ВВС армии, на аэродром Балбасово вылетели 3 истребителя. В 19.50 на аэродроме столкнулись два приземлявшихся самолета, которые пилотировали летчики-«испанцы» Сергей Грицевец и Петр Хара. Последнему посчастливилось уцелеть, а Грицевец погиб. «Катастрофа произошла исключительно по вине капитана Хары». Сергей Грицевец так и не успел увидеть родное белорусское село Бо-

ровцы, захваченное Польшей в период Гражданской войны 1918 – 1920 гг.

Гурин Михаил Михайлович (1913), белорус, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Л-к, к/з И-16. Н/б – 87 ч., б/в – 74, в/б – 10. Лично сбил 2 «фиата», парой 1 «фиат» и группой 1 «фиат». Награды: ОКЗ.

Гусев Александр Иванович (1910), русский, в РККА с 1928 г. Ст. л-т, к/о 17-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/э, к/г И-16. 30.12.37 г. ранен в воздушном бою, сумел вернуться на аэродром и благополучно произвести посадку. Попал в госпиталь, выйдя из которого продолжал участвовать в боях. Н/б – 131 ч., в/б – 32. Лично сбил 1 Ме-109 и 2 «фиата», парой 1 «фиат». Награды: ОКЗ (02.03.38 г.), ГСС (14.11.38 г.).

В 1939 г. закончил КУКС. Участник боевых действий на Халхин-Голе. В Великую Отечественную войну командир истребительной авиадивизии, командующий ВВС армии и заместитель командующего воздушной армией. С 1960 г. в запасе. Умер 26.07.1978 г.

Данилов Степан Павлович (1909), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 гг. К/з. Награды: ОКЗ (27.07.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

После возвращения из Испании окончил Липецкую высшую летно-тактическую школу, к-р 44-го ИАП.

На Халхин-Голе к-р 56-го ИАП. Б/в – 60, сбил 8 японских самолетов. 17.11.39 г. присвоено звание ГСС. Участник Советско-Финляндской войны. В 1940 г. закончил КУКС. В Великую Отечественную войну – к-р 287-й ИАД, к-р 7-го ИАК ПВО. Несмотря на высокую должность, продолжал летать на выполнение боевых заданий: 112 б/в, 23 в/б, лично сбил 3 самолета противника. Погиб 24.05.1945 г.

Девотченко Иван Георгиевич (1902), русский, в РККА с 1919. Ст. л-т, врио к/о 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/з, к/э, к/г И-16. Два раза его самолет повреждался в воздушном бою. Н/б – 140 ч., в/б – 30. Лично сбил 1 «фиат». Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Демидов Нестор Филиппович (1909). Ст. л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 17.05.37 по 29.09.37 г. Л-к. Награды: ОЛ (22.10.37 г.).

После возвращения был назначен на должность командира 9-й ИАЭ.

Денисов Алексей Александрович (1907), русский, в РККА с 1929 г. Л-т, к/з 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 24.04.38 г. Пилот И-16. 21.02.38 г. был сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, тяжело ранен. Провел в госпитале 35 дней, после чего отправлен на родину. Н/б – 40 – 45 ч, в/б – 10. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

В период Советско-Финляндской войны – к-р 12-й отдельной эскадрильи 61-й АБ ВВС КБФ. 21.04.40 г. присвоено звание ГСС. В Великую Отечественную войну к-р 13-й ИАЭ КБФ. Осенью 1941 г. переведен на ТОФ командиром истребительного авиаполка. С 1946 г. в запасе. Умер 14.04.1976 г.

Денисов Сергей Прокофьевич (1909). К-н, к/о 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 07.04.37 г. К/о И-16. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.), ГСС (04.07.37 г.).

После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что лично сбил 12 самолетов, а отряд – 49.

Однако, согласно журналу боевых действий эскадрильи, вся эскадрилья, состоявшая из трех отрядов, сбила 61 самолет, в том числе Денисов лично сбил 3 самолета (1 записали ему по ошибке) и в группе 2. На основе же всех имеющихся документов окончательный счет составляет: 3 самолета, сбитых лично, 1 звеном, 1 двумя звеньями и 2 отрядом. Интересная информация есть и в книге авиаконструктора А. С. Яковлева «Цель жизни». Конструктор рассказывает о беседе, состоявшейся в 1939 г. между ним и С. Денисовым: «Говоря о тактике истребительной авиации, он (Денисов. – *Примеч. авт.*) отметил, что на И-16 мало сбивали истребителей противника по причине малого калибра и разноса установленных в крыльях пулеметов». Кроме этого, Денисов поведал Яковлеву о том, что еще в 1937 г. писал докладную записку руководству ВВС и авиапромышленности, в которой вскрывал многие недостатки.

В 1939 г. закончил КУКС. Участник боевых действий на Халхин-Голе. В период Советско-Финляндской войны командующий ВВС 7-й армии. 21.03.40 г. повторно удостоен звания ГСС. С апреля 1940 г. командующий ВВС ЗакВО. С августа 1941 г. начальник Качинской школы пилотов. С марта 1943 г. командир 283-й ИАД. С февраля 1944 г. в главном штабе ВВС. С 1947 г. в отставке. Умер 16.06.1971 г.

Доброницкий Константин Петрович (1910), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, врио к/з 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/з И-16. 30.12.37 г. тяжело ранен при вынужденной посадке из-за отказа мотора. 2,5 месяца провел в госпитале, после чего был отправлен на родину. Н/б – 80 ч., в/б – 16. Личных побед нет. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

В Великую Отечественную войну — нач. оперативного отдела ИАК ПВО. После войны жил в Ленинграде.

Долгий Василий Павлович (1906). Ст. л-т, к/о 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 18.07.37 г. погиб в воздушном бою, сбив перед этим Ю-52. Награды: ОЛ (02.03.38 г.).

Дубков Константин Степанович (1908), русский. Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 18.02.37 г. сбил 2 самолета лично и 1 в паре. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Дьяконов Николай Алексеевич (1910). Л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.06.37 г. Пилот И-16. 07.07.37 г. сбит в воздушном бою, умер от ран.

Евсевьев Иван Иванович (1910). К/о 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 13.05.37 по 29.09.37 г. К/о И-16. Награды: ГСС (28.10.37 г.).

В Великую Отечественную войну командир авиакорпуса, командующий ВВС Закавказского фронта ПВО. После 1945 г. в войсках ПВО. В 1964 г. уволен в запас.

Емельяненко Михаил Иванович (1914), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Л-к. Н/б — 115 ч., б/в — 80, в/б — 15. Лично сбил 2 «фиата», парой 2 «фиата» и 2 Ме-109. Награды: ОКЗ.

Еременко Иван Трофимович (1910). К-н, к/о 119-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 по 06.02.38 г. Командир эскадрильи И-15, командир группы истребителей. Н/б — 260 ч. Лично сбил 9 самолетов, в том числе один бомбардировщик ночью.

Награды: 2 ОКЗ (02.09.37 и 02.03.38 г.), ГСС (28.10.37 г.).

После возвращения из Испании, до начала Великой Отечественной войны сумел сделать карьеру — получил звание комбрига, побывал на должностях командира авиабригады и командующего ВВС МВО. В декабре 1940 г. переведен на Дальний Восток, где последовательно занимал должности заместителя командующего ВВС 1-й армии и командующего ВВС 25-й армии.

В Великую Отечественную войну, в июле 1941 г. возглавил ВВС 9-й армии, входившей в состав Южного фронта. С ноября 1942 г. командующий ВВС 18-й армии. С апреля до августа 1943 г. командовал 237-й ИАД 5-й ВА. В августе — октябре 1943 г. командовал сводной боевой авиагруппой под Новороссийском. С ноября 1943 до конца 1943 г. возглавлял 2-й САК 8-й ВА. С конца 1943 г. и до конца войны возглавлял ВВС КВО. С 1956 г. в запасе, жил в Киеве. Умер 01.12.86 г.

Ерлыкин Евгений Ефимович (1909). Ст. л-т, к/о 92-й ИАБ МВО.

В Испании с 10.36 по 27.03.37 г. Л-к, к/з. На 09.12.36 г. сбил в паре 1 самолет. 05.02.37 г. группой сбил Хе-59. Кроме этого, 13.11.36 г., согласно своему докладу, сбил «старый Фоккер». Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.01.37 г.).

Участник Советско-Финляндской войны. Возглавлял 59-й ИАБ, входившую в состав ВВС 7-й армии Северо-Западного фронта. Как утверждается в двухтомнике «Герои Советского Союза», летчики бригады без собственных потерь уничтожили на аэродромах более 30 финских самолетов, а еще 101 сбили в воздушных боях. 21.03.40 г. присвоено звание ГСС.

В Великую Отечественную войну — летом 1941 г. — к-р 5-й САД, на июль 1943 г. — к-р 6-го ИАК. С 1956 г. в запасе, жил в Ленинграде. Умер 18.04.1969 г.

Ерохин Леонид Матвеевич (1910). Л-т, и/тп 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 г. Инструктор на И-16. 25.06.37 г. погиб в тренировочном полете.

Награды: ОКЗ (2.03.38 г.).

Жеданов Дмитрий Игнатьевич (1906). К-н, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. К/з И-16. 19.11.36 г. погиб в воздушном бою.

Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Жердев Николай Прокофьевич (1911), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 03.09.38 г. Л-к, к/з И-15, И-16. Н/б — 106 ч., в/б — 15. Лично сбил 3 «фиата», в том числе 1 тараном. Награды: ОЛ (22.02.39 г.).

На Халхин-Голе к/э 70-го ИАП. Б/в — 105, в/б — 17, лично сбил 11 японских самолетов. 17.11.39 г. присвоено звание ГСС.

23.05.40 г. при перегонке И-16 по маршруту Бобруйск — Белосток из-за потери ориентировки сел на германской территории. Через три дня вернулся на родину. Скорее всего, этот эпизод отразился на его дальнейшей карьере.

В Великую Отечественную войну — штурман 821-го ИАП. 15.11.42 г. погиб в авиакатастрофе.

Жунда Владимир Яковлевич (1910). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 16.05.37 по 29.09.37 г. Пилот И-16. Воевал на СФ. Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

Журавлев Николай Иванович (1908), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 15.04.38 г. К/з И-16. Н/б — 130 ч. Лично сбил 1 Ме-109. Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

Журавлев Николай Павлович (1916), русский, в РККА с 1936 г. Л-т, м/л 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 25.01.39 г. Л-к И-16. Н/б — 4.30 ч., б/в — 3, в/б — 4. Награды: ОКЗ.

В Великую Отечественную войну — к/э, к-р ИАП. Позже переведен в транспортную авиацию. Умер 13.04.1961 г.

Зайцев Александр Андреевич (1911), в РККА с 1933 г. Л-к 12-й ИАЭ ЛВО.

В Испании с 3.01.37 по 14.08.37 г. Пилот И-15, И-16. По некоторым данным, в Испании сбил 8 самолетов. Награды: 2 ОКЗ (27.06.37 и 03.11.37 г.).

На Халхин-Голе к-р 70-го ИАП. Б/в — 118, в/б — 29, сбил 6 японских самолетов. 17.11.39 г. присвоено звание ГСС. В ходе Советско-Финляндской войны возглавлял авиагруппу в составе 8-й армии. После ее окончания — и/тп дивизии и корпуса в ЗакВО. С июля 1941 по январь 1942 г. — учеба в военной академии, позже летчик-испытатель НИИ ВВС. С августа 1942 г. и до конца Великой Отечественной войны на фронте. Был командиром эскадрильи и командиром полка. С 02.02.44 по 09.05.45 г. возглавлял 431-й ИАП и за этот период произвел 76 б/в и сбил 1 самолет, а полк в целом сбил 23 самолета. После войны продолжал командовать полком. С 1952 г. по состоянию здоровья в запасе, жил в Москве. Умер 25.12.1965 г.

Замашанский Филипп Карпович (1909). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. К/з И-16. 18.02.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Зангиев Адам Хаджи Муратович (1911). Л-т, врио к/з 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.06.37 г. Пилот И-16. 02.09.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Захаров Георгий Нефедович (1908), русский. Л-т, с/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 07.04.37 гг. Пилот, к/з И-15. На 09.12.36 г. лично сбил 1 самолет и в паре еще 2. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 г. и 17.07.37 г.).

После возвращения — к/о 109-й ИАЭ КВО. В 1937 г. участвовал в войсковых испытаниях И-152. В 1938 г. возглавлял истребительную группу советских л-ков в Китае, где увеличил свой н/о на 87 часов и боевой — на 20. По возвращении из Китая к-ну Захарову было присвоено звание полковник. В 1939 г. командующий ВВС Сибирского ВО. В 1940 г. командир 43-й ИАД, дислоцировавшейся в БВО. На этой должности и встретил войну. Осенью 1941 г. в период неудач Красной Армии был снят с должности и отправлен в Среднюю Азию командовать летной школой. В начале 1943 г. вернулся на фронт, возглавив до конца войны знаменитую 303-ю ИАД, в составе которой воевали французские л-ки полка «Нормандия-Неман». Часто и сам вылетал на выполнение боевых заданий. Первый самолет им был сбит 22.06.41 г. над Минском, а всего за годы войны он произвел 153 боевых вылета, участвовал в 48 боях и сбил 10 самолетов. 19.04.45 г. присвоено звание ГСС. Некоторые источники указывают, что всего на счету Захарова 18 самолетов, сбитых в небе Испании, Китая и над советско-германским фронтом. Вероятно, эта цифра близко к истине, однако уточнить ее в настоящее время не представляется возможным. С 1960 г. в запасе, жил и умер в Москве.

Зверев Николай Матвеевич (1910). Л-т, м/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 13.06.37 г. Пилот И-15. 03.11.36 г. при перелете на фронт, к Мадриду, из-за потери ориентировки сел в расположение противника, попал в плен. 12.03.37 г. был отправлен в Германию, где подвергался вербовке. В мае 1937 г. был обменен на фашистского л-ка и сразу вернулся на родину. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

В конце декабря 1937 г. проходил службу в 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО в должности м/л, награда к этому моменту вручена не была.

Зоценко Василий Михайлович (1906). К-н, к/о 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 г. К/о И-15. 02.06.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (21.6.37 г.).

Зубарев Иван Иванович (1911), русский, в РККА с 1938. Л-т, к/з 36-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 12.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 25.05 ч., б/в — 18, в/б — 8. Награды: ОКЗ.

Зубарев Сергей Павлович (1913), украинец, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Пилот И-16. Н/б — 120 ч., в/б — 30. Парой сбил 1 Ме-109. Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Зубенко Федор Никифорович (1912), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 10.06.38 г. Пилот И-16. По прибытии в Испанию жаловался на ухудшение здоровья во время полетов. Отправлен на родину досрочно. Н/о — 17 ч., в воздушных боях не участвовал. Имел одну аварию — при посадке не вышло шасси. После возвращения планировалось использовать в прежней должности.

Зыканов Иван Алексеевич (1903). Ст. л-т, к/о 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. К/э И-15. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

В конце декабря 1937 г. имел звание майор и командовал учебной эскадрильей 2-й военной школы летчиковков-истребителей. В Великую Отечественную войну, в 1941 г., возглавлял 14-ю САД.

Зюзин Виктор Васильевич (1907), русский, в РККА с 1929 г. Л-т, к/з 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. Пилот И-16. 23.09.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 60.45 ч., б/в — 47, в/б — 21.

Иванов Борис Константинович (1912), русский, в РККА с 1934 г. Ст-на, л-к 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 05.08.38 г. Пилот И-16. 23.05.38 г. сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, ранен. Провел полтора месяца в госпитале, после чего был отправлен на родину. Н/б — 4 ч., в/б — 1. Награды: ОКЗ.

Иванов Николай Семенович (1914). Л-т, м/л 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Л-к, к/э И-16. Н/б — 180 — 190 ч. Лично сбил 3 самолета и звеном 2. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (03.11.37 г.).

В мемуарах Бориса Смирнова и Александра Гусева написано, что у Иванова было прозвище «Панас», полученное им в Испании, а на самом деле его звали Николаем. Интересно, что в документах имя «Панас» встречается и до отправки Иванова в командировку, и после нее.

Погиб в СССР при испытании самолета.

Иванов Петр Михеевич (1913), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 56-й ИАЭ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.02.38 г. Пилот И-15. 09.12.37 г. почти сразу после взлета его самолет загорелся в воздухе, выпрыгнул с парашютом. Из-за полученных ожогов провел два месяца в госпитале, после чего был отправлен на родину. Н/б — 60 ч. Личных побед нет. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Участник Советско-Финляндской войны. В Великую Отечественную войну к-р 866-го ИАП 288-й ИАД 1-го САК 17-й ВА. 28.11.43 г. погиб в воздушном бою, имея на счету 299 б/в, 80 в/б и 17 сбитых самолетов. 26.10.44 г. присвоено звание ГСС.

Ильин Александр Васильевич (1910), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 08.04.38 г. К/з И-16. 30.12.38 г. тяжело ранен в воздушном бою, сумел вернуться на аэродром и благополучно произвести посадку. После двухмесячного пребывания в госпитале был отправлен на родину. Н/б — 60 ч. Личных побед нет. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Ильин Семен Григорьевич (1906), в РККА с 1928 г. Л-т, л-к 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Пилот И-15. 02.06.37 г. в воздушном бою получил 7 ран, но сумел приземлиться на свой аэродром. Из госпиталя сразу был отправлен на родину. Награды: 2 ОКЗ (27.06.37 и 02.03.38 г.).

Какутич Иван Иосифович (1914), русский, в РККА с 1935 г. Л-т, к/з 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 15.09.38 г. Пилот И-16. 14.08.38 г. его самолет был поврежден в воздушном бою, при вынужденной посадке получил травмы, попал в госпиталь, а из него сразу на родину. Н/б — 11.45 ч., б/в — 8, в/б — 2. Награды: ОКЗ.

Был сбит огнем с земли и погиб в 1940 г. в ходе Советско-Финляндской войны.

Капустин Иосиф Егорович (1908), в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Л-к, К/з И-16. Н/б — 92 ч., в/б — 32. Лично сбил 1 Ме-109 и 1 «фиат». Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

Карпов Иван Матвеевич (1908). Ст-на, л-к 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 18.04.37 г. Пилот И-15. 07.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: 2 ОКЗ (27.06.37 и 11.11.37 г.).

Качан Георгий Дмитриевич (1914), украинец, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Пилот И-16. 18.05.38 г. был подбит в бою, при вынужденной посадке разбил самолет и сам получил вывих плеча, через 25 дней вернулся в строй. Н/б — 55 ч., в/б — 7. В группе сбил 1 «фиат» и 1 Ме-109.

Кетов Александр Иванович (1907), русский. Л-т, к/з 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.1936 по 27.05.37 г. К/з И-15. Воевал на СФ. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что «сбитых у нас $2\,^1/_2$ самолета». Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Кириллов Александр Иванович (1908). Л-т, к/з 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 150 — 155 ч. Количество побед неизвестно, поскольку — «сбитые самолеты зарегистрированы на эскадрилью». Награды: 2 ОКЗ (03.11.37 и 02.03.38 г.).

Киселев Дмитрий Алексеевич (1909), русский, в РККА с 1929 г. Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.03.38 г. К/з И-16. Имел две аварии: одна на взлете из-за отказа мотора и вторая на посадке, когда пришлось уворачиваться от рулившего самолета, при этом было сломано шасси. Н/б — 96 ч., б/в — 77, в/б -15 (13 звеном и 2 индивидуальных). Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ.

Климов Леонтий Александрович (1908), мордвин, в РККА с 1930 г. Ст. л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 г. Пилот И-16. 18.05.38 г. погиб в воздушном бою.

Ковалевский Антон Викентьевич (1909), поляк. Ст. л-т, к/о 1-й ЛБАЭ МВО.

В Испании с 09.36 г. Л-к, к/з. В сентябре – октябре воевал на иностранных типах истребителей, с ноября на И-15. Всего сбил 3 самолета. 01.02.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Ковенев Федор Дмитриевич (1904), русский, в РККА с 1926 г. Л-т, к/з 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 г. К/з И-16. 10.03.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Ковтун Карп Иванович (1908). Л-т, к/з 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 г. Пилот И-15. 13.11.36 г. погиб в воздушном бою. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

Когрушев Григорий Александрович (1909), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 05.08.38 г. К/з И-16. Получил травму руки при выпуске шасси. Н/б – 82 ч., в/б – 12. Награды: ОКЗ.

Перед Великой Отечественной войной и по состоянию на осень 1941 г. – к-р 11-го ИАП ПВО.

Козырев Николай Иванович (1913). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 10.05.37 по 29.09.37 г. Пилот И-16. Награды: ОКЗ (11.11.37 г.).

Колесников Константин Ильич (1908), русский. Ст. л-т, к/о 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. К/о эскадрильи И-16. Сбил лично 4 и в группе не менее 3 самолетов. 12.05.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.), ГСС (04.07.37 г.).

Колосков Николай Николаевич (1911), русский, в РККА с 1932 г. Ст. л-т, к/о 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 г. Пилот И-16. 13.05.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ.

Колосов Федор Павлович (1906). Л-т, к/з 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 11.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Комаров Дмитрий Иванович (1909). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 17.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б – 170 ч. Личных побед нет. Награды: 2 ОКЗ (28.10.37 и 02.03.38 г.).

Кондрат Емельян Филаретович (1911), русский. Л-т, м/л 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 07.04.37 г. Пилот И-15. На 09.12.36 г. сбил в паре 1 самолет. 05.02.37 г. группой сбил Хе-59. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что сбил: «3 и 2 гидра, с Хулио (Пумпур. – *Примеч. авт.*) одну групповую». Скорее всего, итог должен выглядеть: 3 сбитых лично, 1 в паре и 2 группой. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Участник боевых действий на озере Хасан и в Советско-Финляндской войне. В Великую Отечественную войну к-р 2-го Гв. ИАП 215-й ИАД 14-й ВА. Лично сбил 5 самолетов. С 1968 г. в запасе, жил в Киеве.

Кондратьев Владимир Михайлович (1909). Л-т, м/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 13.06.37 г. Пилот И-15. 03.11.36 г. при перелете на фронт, к Мадриду, из-за потери ориентировки сел в расположение противника, попал в плен. 12 марта 1937 г. был отправлен в Германию, где подвергался вербовке. В мае 1937 г. обменен на фашистского л-ка и сразу вернулся на родину. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Коновалов Алексей Николаевич (1912), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 04.10.38 г. Пилот И-16. 12.08.38 г. ранен в воздушном бою, сумел довести тяжело поврежденный самолет до аэродрома. Попал в госпиталь, из которого сразу отправлен на родину. Н/б – 9.35 ч., б/в – 6, в/б – 10. Награды: ОКЗ.

В Великую Отечественную войну прошел путь от зам. к-ра ИАП до к-ра ИАД. С 1956 г. в запасе, работал на ответственной должности в аэропорту Внуково. Умер в 1993 г.

Копец Иван Иванович (1908). Ст. л-т, к/о 70 ОИАО бригады ВВА им. Жуковского.

В Испании с 09.36 по 17.06.37 г. В сентябре – октябре 1936 г. простым летчиком-истребителем воевал на разных типах самолетов. С 11.36 г. воюет в составе эскадрильи Рычагова на И-15. Позже стал командиром группы И-15. На 09.12.36 г. имел на счету 2 сбитых самолета. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.), ГСС (21.06.37 г.).

В период Советско-Финляндской войны командующий ВВС 8-й армии. Великую Отечественную войну встретил на посту командующего ВВС Западного особого ВО. 22.06.41 г. авиация округа понесла сокрушительные потери, в основном на своих аэродромах. К вечеру этого дня, когда стали вырисовываться очертания происшедшей катастрофы – застрелился.

Коробков Павел Терентьевич (1909), русский, в РККА с 1931 г. Ст. л-т, л/и 8-й школы пилотов КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пом. к/э, к/э И-16. В некоторых опубликованных источниках указывается, что в Испании произвел 121 боевой вылет и сбил 6 самолетов. Что касается б/в, то в действительности их количество не могло быть более 80. Информацию по сбитым самолетам прокомментировать довольно сложно – л-ки эскадрильи записывали в большинстве случаев победы на группу. По документам, боевые итоги

выглядят так: н/о — 109.05 ч., б/в — 90, в/б — 32 (36), лично сбил 4 самолета. Награды: ГСС (22.02.39 г.).

На Халхин-Голе — к/э 70-го ИАП. Б/в — 109, в/б — 13, эскадрилья под его командованием сбила 15 самолетов. Участник присоединения Западной Украины и Западной Белоруссии, Советско-Финляндской войны. В Великую Отечественную войну — к-р 12-го ИАП 265-й ИАД, командующий ВВС армии, командир авиасоединения и л/и ЛИ ВВС. С 1960 г. в запасе, жил в Калинине (ныне Тверь). Умер 12.04.1978 г.

Косенков Иван Иванович (1911). Л-т, к/з 119-й ИАЭ, 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 180 ч. Лично сбил 1 самолет и парой еще 1. Награды: 2 ОКЗ (28.10.37 и 02.03.38 г.).

Костанди Николай Иванович (1912), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 30.12.37 по 01.05.38 г. К/з И-15. Н/б — 120 ч., в/б — 24. Лично сбил 2 Хе-51 и 1 «фиат». Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Котров Василий Петрович (1902), русский. М-р, к-р 119-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 17.01.38 по 26.10.38 г. К/г. Под конец командировки часто болел и соответственно мало летал. Н/б — 71 ч., в/б — 13. Лично сбил 1 Ме-109 и 1 «фиат». Награды: ОКЗ (22.02.39 г.).

Котыхов Михаил Васильевич (1913), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-15. 10.12.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Кравченко Вячеслав Михайлович (1912). Л-т, с/л НИИ ВВС.

В Испании с 13.05.37 по 11.01.38 г. Пилот И-16. По прибытии в Испанию жаловался на ухудшение здоровья во время полетов. Был направлен в испанскую летную школу, потом было решено отправить досрочно на родину, однако был оставлен для боевой работы. Н/б — 96 в/б — 3. Претендует на одну неподтвержденную победу.

Кравченко Иван Иванович (1914), русский. Л-т, л-к 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. На 09.12.36 г. имел на счету 1 сбитый самолет. Пилот И-16. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 г. и 04.07.37 г.).

После возвращения был назначен на должность командира отряда 2-й ИАЭ. Участник Великой Отечественной войны.

Крупман Эдуард Петрович (1909), в РККА с 1929 г. Ст. л-т, к/з 108-й ИАЭ ТОФ.

В Испании с 01.03.37 по 29.09.37 г. К/з И-16. 14.06.37 г. из-за неисправности самолета выпрыгнул с парашютом. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.).

Кузнецов Виктор Владимирович (1909). Л-т, к/з 34-й ИАЭ КВО.

В Испании с 07.02.37 по 07.09.37 г. К/э. Награды: ОЛ (14.11.37 г.) и ОКЗ (27.6.37 г.).

Кузнецов Петр Федорович (1911), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 18.02.37 г. лично сбил 1 самолет и в паре 2. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Кузнецов Сергей Алексеевич (1912). Л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 10.05.37 по 29.09.37 г. Л-к. Награды: ОЛ (03.11.37 г.).

Кустов Виктор Павлович (1909), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.02.38 г. Пилот, к/з. 04.12.37 г. ранен в воздушном бою и после двухмесячного пребывания в госпитале был отправлен на родину. Н/б — 80 ч. Личных побед нет. Награды: ОКЗ (02.08.38 г.).

В 1938—1939 гг. к/э 38-го и позже 44-го ИАП. Участник боевых действий на Халхин-Голе, где был к/э 56-го ИАП. 03.08.39 г. погиб в воздушном бою, протаранив японский бомбардировщик. 29.08.39 г. присвоено звание ГСС.

Кухарев Василий Александрович (1912), русский, в РККА с 1934. Л-т, м/л 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 18.05.38 г. Согласно документам, летать на фронт отказался.

Лакеев Иван Алексеевич (1908), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 13.08.37 г. Пилот И-16. На 25.03.37 г. сбил 2 самолета лично, 1 в паре и 1 звеном. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.), ГСС (03.11.37 г.).

Часто в различной литературе Иван Лакеев указывается одним из самых результативных советских летчиков-истребителем с 12 личными и 20 групповыми победами. По документам можно установить лишь то, что на 25.03.37 г. у него были на счету 2 личные победы, 1 в паре и 1 в группе. Лакеев провоевал в Испании после этого еще 4 месяца и вполне мог достичь 12 личных побед, однако 20 — количество побед, одержанных в группе, — все же кажется преувеличенным.

Участник боевых действий на Халхин-Голе и Советско-Финляндской войны. Великую Отечественную войну встретил в должности зам. к-ра 14-й САД, с марта 1943 г. к-р ИАД. С 1955 г. в запасе, жил в Москве.

Лантух Алексей Петрович (1910), в РККА с 1929 г. К-н, к/о 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 28.6.38 г. Л-к, к/з И-16. 18.05.38 г. сбит в воздушном бою, при прыжке с парашютом сломал о борт самолета руку, при

приземлении имел перестрелку с республиканскими солдатами, от которых ему удалось скрыться. Из-за ранения отправлен на родину досрочно. Н/б — 7 ч., в/б — 1. Награды: МЗО.

Ларионов Евгений Александрович (1910), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 15.04.38 г. К/з И-16. Н/б — 130 ч., б/в — 125. Лично сбил 1 Ме-109 и 1 «фиат». Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Лесников Дмитрий Артамонович (1907). Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. Пилот И-16. На 12.02.37 г. сбил в паре 2 самолета. 19.06.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Ливанский Никифор Ульянович (1915), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Пилот И-15, И-16. До 03.06.38 г. воевал на И-15, налетав 30 б/ч и проведя 6 в/б. После этого был переведен на И-16, добавил еще 62.54 б/ч и провел 10 боев. Сбил лично 1 «фиат» и парой 1 Ме-109 и 1 бомбардировщик. Награды: ОКЗ.

Лисин Василий Тимофеевич (1908), русский, в РККА с 1927 г. К-н, ф/ш 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. К/э, к/г И-16. Н/б — 100 ч., в/б — 24. Награды: ОЛ (22.02.39 г.) и ОКЗ (14.11.38 г.).

Осенью 1938 г. командовал 5-м ИАП.

Лозыченко Александр Гаврилович (1910). Ст. л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 15.05.37 по 28.01.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 173 ч., б/в — 165, в/б — 20. Лично сбил 2 самолета. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (28.10.37 г.).

Лоскутов Алексей Васильевич (1908), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-15. 05.01.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Луковников Сергей Александрович (1912), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 60 ч., б/в — 44, в/б — 27. Лично сбил 2 «фиата», в том числе один тараном. Награды: ОКЗ.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Макарычев Василий Алексеевич (1911). Л-т, м/л 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 25.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (11.11.37 г.).

Максименков Симон Лаврович (1915), русский, в РККА с 1937 г. Ст-на, л-к 2-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 04.10.38 г. Пилот И-16. 23.08.38 г. сбит огнем с земли, выпрыгнул с парашютом, при приземлении получил травмы, из-за которых в боях больше не участвовал. Н/б — 20.25 (25) ч., б/в 15, в/б — 5 (7). Награды: представлялся к ОКЗ.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Максимов Федор Егорович (1911). Л-т, м/л 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Л-к. 16.07.37 г. был ранен (вероятно, на аэродроме осколками вражеских бомб). Н/б — 170 ч. Личных побед нет, звеном сбил несколько самолетов. Награды: 2 ОКЗ (03.11.37 и 02.03.38 г.).

Мартыщенко Никита Иванович (1915). Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 г. К/з И-16. 23.05.38 г. погиб в воздушном бою.

Мастеров Георгий Алексеевич (1908). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 10.05.37 по 28.01.38 г. К/з И-15. Н/б — 170 ч. Лично сбил 2 самолета. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (03.11.37 г.).

Матвеев Василий Иванович (1913), русский, в РККА с 1933 г. Ст-на, л-к 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.07.37 по 15.04.38 г. Пилот И-16. Н/б — 133 ч. Лично сбил 1 «фиат». Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Матюнин Виктор Артемьевич (1911). Л-т, к/з 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 27.03.37 г. Пилот И-15. На 09.12.36 г. имел на счету 2,5 победы над «хейнкелями». 05.02.37 г. группой сбил Хе-59. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 17.07.37 г.).

На Халхин-Голе воевал в составе 70-го ИАП. Б/в — 15, в/б — 7, сбил несколько самолетов. В одном из боев не дал скрыться одному из сбитых им самураев, выпрыгнувшему с парашютом. Произвел посадку возле места приземления японца, скрывшегося в зарослях кустарника, дождался подхода бронеавтомобилей, которые по его указаниям окружили и пленили вражеского пилота. Представлялся к званию ГСС.

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Микулович Андрей Степанович (1908), белорус, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 12.10.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Минаев Александр Ефимович (1910). Ст. л-т, и/тп 117-й ИАЭ МВО.

В Испании с 13.06.37 г. К/з, к/э И-16. 15.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОЛ (11.11.37 г.).

Минаев Алексей Васильевич (1911), русский. Ст. л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.03.37 г. Пилот И-16. На 18.02.37 г. парой сбил 2 и звеном 1 самолет. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

С мая по сентябрь 1937 г. находился в Брянске, в резерве при 107-й ИАЭ. Позже на Дальнем Востоке: к/з и к/о 20-й ИАЭ — до июля 1938 г., пом. к-ра и к-р 40-го ИАП — до апреля 1939 г., к-р 71-го САП — до января 1941 г. С января по июнь 1941 г. учеба на оперативном факультете ВВА им. Жуковского. В Великую Отечественную войну к-р 282-го ИАП, зам. к-ра 252-й ИАД, к-р 257-й ИАД. За годы войны добавил на свой счет 47 б/в, 15 в/б, 4 самолета сбитых лично и 2 в группе. С 1946 г. в запасе, жил в Москве, работал начальником диспетчерской службы аэропорта Внуково. Умер 05.11.98 г.

Мирошниченко Николай Иванович (1909). Л-т, к/з 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 07.04.37 г. Пилот И-15. На 09.12.36 г. парой сбил 2 самолета. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 17.07.37 г.). После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что лично сбил 4 самолета и звеном еще 3.

После возвращения назначен на должность командира 20-й ИАЭ. Возможно, в начале войны возглавлял 21-й ИАП.

Митрофанов Петр Александрович (1910). Л-т, м/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 г. Пилот И-15. 05.11.36 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Михайлов Василий Иванович (1915), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 18.08.38 г. Пилот И-15, И-16. 26.06.38 г. при попытке взлета с аэродрома, подвергнувшегося бомбардировке, потерпел аварию, самолет был разбит, сам остался невредим. Н/б — 82 ч., в/б — 15. Лично сбил 1 «фиат». Награды: ОКЗ.

Мищенко Иосиф Павлович (1910). Л-т, л-к 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 13.06.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 150—160 ч. Звеном сбил 2 самолета. Награды: 2 ОКЗ (28.10.37 и 02.03.38 г.).

Морозов Андрей Михайлович (1905). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. К/э И-16. На 16.02.37 г. сбил звеном 2 и группой 4 самолета. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 17.07.37 г.).

Мосейко Антон Михайлович (1910), русский, в РККА с 1929 г. Ст. л-т, к/о 108-й ИАЭ ТОФ.

В Испании с 13.01.37 г. К/э И-16. 14.06.37 г. погиб в воздушном бою. 12.06.37 г. лично сбил 1 «фиат». Награды: ОКЗ (17.07.37 г.).

Негореев Александр Яковлевич (1911), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 23.01.37 г. Л-к, к/о И-16. Вернулся досрочно по состоянию здоровья. На 09.12.36 г. имел на счету 1 сбитый самолет. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.). Вскоре после возвращения умер от полученного в Испании туберкулеза.

Неделин Петр Иванович (1910), русский, в РККА с 1931 г. Ст. л-т, к/з 8-й школы пилотов, КВО.

В Испании с 10.06.38 по 04.10.38 г. К/э И-16. Имел две вынужденные посадки, в последней, 26.08.38 г., получил травмы, из-за которых был отправлен на родину досрочно. Н/б — 60 ч., б/в — 48, в/б — 20. Лично сбил 1 Ме-109 и 2 «фиата». Награды: ОЛ.

Никитин Николай Михайлович (1912), русский, в РККА с 1934 г. Ст-на, л-к 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. Пилот, к/з И-16. Н/б — 120 ч., в/б — 26. Лично сбил 1 Ме-109. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.) и ОКЗ (22.02.39 г.).

Никитин Николай Павлович. Русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 18.02.37 г. лично сбил 1 самолет. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Николаенко Василий Федорович (1915). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 16.05.37 по 29.09.37 г. Пилот И-16. Награды: ОКЗ (28.10.37 г.).

Ожередов Павел Иванович (1911). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. К/з И-16. Н/б — 170 ч. Количество побед неизвестно, поскольку они «зарегистрированы на эскадрилью». Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (22.10.37 г.).

Околелов Яков Харлампиевич (1906). Л-т, л-к 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.03.37 г. Пилот И-16. Лично (в паре) сбил 1 самолет. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен на должность командира звена 7-й ИАЭ.

Онищенко Михаил Васильевич Л-т, м/л 36-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 65 ч., б/в — 54, в/б — 27. «Заявок на сбитые самолеты пр-ка на себя лично не записывал, а записывал на всю эскадрилью, как поступали и все работающие вместе со мною л-ки».

Погиб во время Великой Отечественной войны.

Оржанов Василий Матвеевич (1910). Ст. л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 21.05.37 г. Пилот И-16. 02.06.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (11.11.37 г.).

Осадчий Александр Петрович (1907), в РККА с 1929 г. Ст. л-т, врио к-ра 65-й ИАЭ КВО.

В Испании с 10.01.37 по 26.07.37 г. К/э И-15. 12.03.37 г. был легко ранен в воздушном бою.

Награды: ОЛ (14.12.38 г.), ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

В Великую Отечественную войну — к-р 64-й ИАД, 11-й Гв. ИАД. 27.06.45 г. присвоено звание ГСС.

После увольнения жил в Киеве. Умер в 1981 г.

Осипенко Александр Степанович (1910), русский, в РККА с 1929 г. Ст. л-т, к/о 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 12.01.38 по 28.06.38 г. Л-к, к/э, к/г И-15. Н/б — 96 ч., в/б — 30. Количество личных побед неизвестно, поскольку он их не считал, эскадрильей было сбито 23 истребителя и 3 бомбардировщика.

Награды: ОКЗ (14.11.38 г.), ГСС (22.02.39 г.).

В 1939 г. зам. командующего авиацией МВО. В Великую Отечественную войну — командир истребительной дивизии, командующий истребительной авиацией ПВО, заместитель командующего войсками ПВО страны. С 1959 г. в запасе, жил в Москве.

Осипов Александр Александрович (1912), русский. Л-т, к/з 6-й ИАЭ 116-й ИАБ БВО.

В Испании с 30.12.37 по 01.05.38 г. К/з И-15. 17.01.38 г. сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, вернулся в строй и продолжил воевать. Н/б — 95 ч., в том числе 13 ночью, в/б — 16. Лично сбил 1 Ме-109. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Павлов Дмитрий Федорович (1908). Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. Пилот И-16. 17.11.36 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Павлов Евгений Дмитриевич (1906). М-р, к-р 33-й ИАЭ БВО.

В Испании с 10.01.38 по 01.04.38 г. К/г. По состоянию здоровья был отозван на родину досрочно.

Павлов Иван Никифорович (1911), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 2-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.1938 г. Пилот И-16. 23.08.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 13.05 ч., б/в — 10, в/б — 6. Награды: ОКЗ.

Павлюк Илья Афанасьевич (1914). Л-т. М/л 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 01.37 по 26.07.37 г. Л-к. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Панов Алексей Борисович (1914), украинец, в РККА с 1934 г. Ст. л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 05.08.38 г. К/з И-16. 13.05.38 г. тяжело ранен в воздушном бою в ногу. Смог вернуться на своем самолете на аэродром. В госпитале провел 2 месяца, после чего был отправлен на родину. Н/б — 13 ч., в/б — 2. Награды: ОКЗ.

В 1939 г. поступил в ВВА им. Жуковского. В начале Великой Отечественной войны был назначен заместителем 185-го ИАП, в составе которого до весны 1942 г. произвел 70 б/в, провел 15 в/б и сбил 6 самолетов. В мае 1942 г. возглавил 736-й ИАП, ставший под его командованием 67-м гвардейским. 12.09.44 г. «аэрокобра» командира полка была подбита в бою и при вынужденной посадке загорелась. На беду, валом винта (двигатель в «аэрокобре» размещался за кабиной пилота) л-ку защемило ногу, и он не смог покинуть свой истребитель. К моменту гибели Алексей Панов успел совершить 241 боевой вылет, провести 41 воздушный бой и сбить 14 немецких самолетов. 23.02.45 г. присвоено звание ГСС.

Панфилов Иван Алексеевич (1911), в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 28.02.38 г. К/з И-16. Отправлен досрочно из-за сильного переутомления. Н/б — 74 ч. Личных побед нет. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Петров Михаил Сидорович (1909). Л-т, с/л 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 13.05.37 по 29.09.37 г. Пилот И-15. 25.07.37 г. ранен в воздушном бою, совершил вынужденную посадку. Награды: 2 ОКЗ (22.10.37 и 02.03.38 г.).

Петрухин Николай Трофимович (1907), русский. Л-т, к/з 118-й ИАЭ МВО.

В Испании с 10.36 по 03.6.37 г. Пилот И-15, воевал на СФ. 04.01.37 г. легко ранен в воздушном бою. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Перед Великой Отечественной войной и в ее начале — к-р 10-й смешанной АБ, позже к-р 61-й АБ ВВС КБФ.

Плетюхин Александр Владимирович (1910), русский. Л-т, м/л 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.36 по 27.05.37 г. Пилот И-15, воевал на СФ. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил: «Я сбил звеном два и сам два». Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.). Летом 1941 г. воевал в составе 402-го ИАП.

Плещенко Григорий Петрович (1907), в РККА с 1928 г. Ст. л-т, к/о 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. К/э И-16. Н/б — 208 ч. Эскадрилья сбила 26 самолетов. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (22.10.37 г.).

На Халхин-Голе — пом. к-ра 22-го ИАП. Семь раз водил полк в бой и лично сбил 1 И-97. Представлялся к званию ГСС. Участник Великой Отечественной войны.

Плыгунов Сергей Григорьевич (1907). Ст. л-т, к/о 61-й ИАЭ БВО.

В Испании с 15.05.37 по 23.12.37 г. К/э И-16. Общее количество вылетов — 108, в/б — 9. Лично сбил 2 самолета. Награды: ОКЗ (22.10.37 г.).

Плясов Сергей Харитонович (1913), русский, в РККА с 1933. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. К/з И-16. Н/б — 100 ч., в/б — 25. Личных побед нет, есть сбитые парой и звеном. Награды: ОКЗ (14.12.37 г.) и ОКЗ (22.02.39 г.).

Позднышев Николай Иванович (1908), русский, в РККА с 1930 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.07.38 г. Л-к. Н/б — 10 ч., б/в — 9, в/б — 1. После единственного проведенного боя резко ухудшилось состояние здоровья. На следующее задание вылетел через пять дней, возвращаясь из этого полета, на посадке допустил поломку самолета, сам при этом получил ранение и попал в госпиталь, из которого через месяц с лишним был отправлен на родину. По возвращении планировалось присвоить звание ст. л-т и перевести в нескоростную авиацию.

Поляков Павел Васильевич (1910), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 09.12.37 г. в паре сбил 1 самолет. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Поляков Сергей Николаевич (1908). Л-т, л-к 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 17.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 194 ч. Лично сбил 3 самолета. Награды: 2 ОКЗ (28.10.37 и 02.03.38 г.).

Участник Советско-Финляндской войны. В начале Великой Отечественной войны был в должности зам. командира 174-го (по другим данным, 175-го) ШАП. 19.09.41 г. полк прибыл на Ленинградский фронт. В первом же боевом вылете огнем с земли был сбит ИЛ-2 командира полка майора Николая Григорьевича Богачева. Место погибшего командира занял к-н Поляков. Новый командир не надолго пережил прежнего: 23.12.41 г. во время перелета на другой аэродром У-2 Сергея Полякова был перехвачен «мессершмиттами» и сбит. К моменту гибели на счету л-ка было 42 б/в. 10.02.43 г. присвоено звание ГСС. Полк же продолжал успешно сражаться и получил звание гвардейского, в его рядах воевало 16 Героев и 4 дважды Героя Советского Союза.

Полянский Владимир Иванович (1910), в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 по 18.10.37 гг. К/з И-16. Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

В 1940 г. к/э 88-го ИАП.

Попов Вячеслав Дмитриевич (1914), русский, в РККА с 1934 г. Ст-на, л-к 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 24.03.38 г. Пилот, к/з И-15. 12.12.37 г. ранен в воздушном бою, благополучно вернулся на аэродром и через 7 дней вернулся в строй. Имел аварию, из-за отказа матчасти при испытании самолета, попал в госпиталь, из которого был отправлен на родину. Н/б — 80 ч., б/в — 60. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Преснухин Вячеслав Константинович (1911), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, к/о 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 15.04.38 г. Пилот И-16. Имел одну аварию на взлете. Заболел, в госпитале провел месяц и был досрочно отправлен на родину. Н/б — 27 ч., б/в — 27, в/б — 6.

Прокопенко Георгий Николаевич (1914), украинец, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 22.09.38 г. Пилот, врио к/э И-16. 13.06.38 г. ранен в бою, после выздоровления продолжил воевать. Н/б — 85 ч., в/б — 12.

В испанской командировки Прокопенко проявил себя не с лучшей стороны — видимо, после ранения, полученного в бою с немецкими л-ками, у него появилась временная «мессеробоязнь». Он не получил никаких наград, однако и крайних репрессивных мер не было. В 1939 г. участвует в походе в Западную Украину и Белоруссию. В Великую Отечественную войну — штурман 3-го Гв. ИАП 235-й ИАД. К июлю 1943 г. у него на счету уже 189 б/в, 47 в/б, 11 самолетов, сбитых лично, и 15 в группе. 28.09.43 г. удостоен звания ГСС. Погиб — 14.07.44 г., имея на счету: 217 б/в, 50 в/б и сбив 15 самолетов лично и 17 в группе.

Пруцков Федор Максимович (1908). Л-т. Л-к 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Перед Великой Отечественной войной к-р 16-го ИАП ПВО, по состоянию на май 1942 г. летчик-инспектор ЛИ ВВС.

Пузейкин Владимир Васильевич (1913), в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 11-й ИАЭ ЛВО.

В Испании с 03.01.37 по 07.09.37 г. Пилот И-15, И-16. Награды: 2 ОКЗ (27.06.37 и 11.11.37 г.).

В мае 1938 г. назначен командиром 2-го ИАП.

В Великую Отечественную войну прошел путь от командира отдельной эскадрильи до командира дивизии.

Пуртов Алексей Титович (1906). Ст. л-т, к/з 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 г. Пилот И-15. 13.11.36 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Путивко Павел Ильич (1911). Л-т, м/л 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.05.37 г. Пилот И-16. 13.02.37 г. легко ранен при вынужденной посадке из-за отказа мотора. 25.03.37 г. ранен при налете противника на аэродром. Из-за ранения досрочно отправлен на родину. Налет около 170 ч. Всего сбил 3 самолета лично и 1 в группе. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 17.07.37 г.).

В Великую Отечественную войну командовал истребительным полком, погиб в воздушном бою осенью 1942 г.

Пятин Павел Епифанович (1910), русский, в РККА с 1932 г. Ст. л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 28.04.38 по 13.08.38 г. К/з И-16. Один раз имел вынужденную посадку из-за отказа мотора. Н/б — 103 ч., б/в — 80. Сбил лично 2 «фиата» и группой 2 Ме-109. Награды: ОКЗ.

Реутов Герман Николаевич (1907), в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 01.03.37 г. Пилот И-15. 16.03.37 г. погиб в воздушном бою.

Родин Федор Васильевич (1902), русский, в РККА с 1926 г. М-р, к-р 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 04.10.38 г. К/г И-16. Был ранен. Н/б — 90 ч., в/б — 10. Лично сбил 1 Ме-109 и 2 «фиата». Награды: ОКЗ.

Летом 1939 г. командовал 60-й ИАБ ЗакВО.

Романов Александр Георгиевич (1912), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, и/тп 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 26.03.38 г. Л-к. 21.06.38 г. погиб в авиакатастрофе. 07.06.38 г. лично сбил 1 Ме-109. Награды: ГСС (14.11.38 г.).

Романов Матвей Дмитриевич (1908), в РККА с 1927 г. К-н, к/о 61-й ИАЭ БВО.

В Испании с 14.06.37 по 27.08.37 г. Пилот И-15, И-16. Вначале должен был летать на И-16, но после двух поломок был переведен на И-15. Жаловался на ухудшение здоровья во время полетов. На И-15 сделал 5 вылетов, налетав 6.10 ч.

После возвращения назначен инструктором в летную школу.

Романов Николай Алексеевич (1908), русский, в РККА с 1930 г. Ст. л-т, к/з 8-й школы пилотов КВО.

В Испании с 10.06.38 по 05.09.38 г. Пилот И-16. 19.07.38 г. ранен в воздушном бою, сумел довести и посадить поврежденную машину на свой аэродром. По ранению отправлен на родину досрочно. Н/б — 15 ч., б/в — 12, в/б — 3. Лично сбил 1 Ме-109. Награды: ОКЗ.

В Великую Отечественную войну — к-р ИАП. 18.10.41 г. не вернулся из боевого вылета.

Романов Николай Николаевич (1915), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 18.05.38 г. Согласно документам, летать на фронт отказался.

Руденко Николай Иванович (1907), украинец, в РККА с 1929 г. Л-т, к/з 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-15. 09.09.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Русак Леонид Данилович (1910), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 27.08.37 г. К/з И-15. 14.06.37 г. из- за отказа матчасти выпрыгнул с малой высоты на парашюте, повредил позвоночник. Награды: 2 ОКЗ (27.06.37 и 02.03.38 г.).

В Великую Отечественную войну работал летчиком-инспектором в управлении боевой подготовки, формирования и укомплектования ВВС, из-за полученной в Испании травмы не летал.

Рыбкин Леонид Григорьевич (1912). Л-т, 119-я ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 по 18.10.37 г. Пилот И-15. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (28.10.37 г.).

Перед началом Великой Отечественной войны и по состоянию на осень 1941 г. — к-р 34-го ИАП ПВО.

Рычагов Павел Васильевич (1911). Ст. л-т, к/з 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 6.02.37 г. К/э И-15. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

В Испании Рычагов проявил себя отличным летчиком-истребителем. По состоянию на 09.12.36 г. с 6 победами он был лидером среди советских летчиков. Серьезные успехи привели к тому, что из Испании он был отозван досрочно, успев в январе 1937 г. (согласно собственному отчету) добавить еще две победы и налетав в общей сложности 105 часов.

После возвращения из Испании карьера Рычагова быстро пошла вверх. В конце 1937 г. он отправляется руководителем советской авиации в Китай. Летом 1938 г. в должности начальника авиации Краснознаменного Дальневосточного фронта руководит действиями ВВС на Хасане, в период Советско-Финляндской войны командует авиацией 9-й армии. После ее окончания становится заместителем начальника ВВС РККА, а с августа 1940 г. — начальником ВВС РККА.

Весной 1941 г. из-за повышенной аварийности в ВВС снят с должности и отправлен на учебу в Академию Генштаба. 22.06.41 г. он встретил в одном из сочинских санаториев. В тот же день вызван в Москву, где по прибытии 24 июня арестован органами НКГБ (Народный комиссариат государственной безопасности). Признал себя виновным во враждебной работе в ВВС. 28.10.41 г. расстрелян. В 1954 г. реабилитирован.

Рязанов Андрей Матвеевич (1906), русский, в РККА с 1929 г. Л-т, л-к 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 15.04.38 г. К/з И-16. Н/б — 132 ч. Лично сбил 1 «фиат». Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

Самсонов Иван Дмитриевич (1908), русский. Л-т, м/л 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 29.09.37 г. «Не летал по причине молодости в летной практике», как л-к в боевой работе не участвовал. Дежурил на центральном наблюдательном пункте «Телефоника» в Мадриде. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Самсонов Федор Александрович (1910), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 28.06.38 г. Пилот И-16. 18.05.38 г., производя вынужденную посадку после боя без горючего, потерпел аварию и попал в госпиталь, из которого был отправлен на родину. Н/б — 20 ч., в/б — 3. Награды: ОКЗ.

Сапронов Михаил Степанович (1915), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 04.10.38 г. Пилот И-16. В сентябре тяжело заболел, что помешало дальнейшему участию в боях. Н/б — 12 ч., в/б — 2. Награды: ОКЗ.

В Великую Отечественную войну — летчик-инспектор ЛИ ВВС, летчик-инспектор ГУБП.

Сафонов Николай Никитович (1913). Л-т, к/з 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 17.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 17.07.37 г.).

Сахранов Василий Титович (1906). Л-т, м/л НИИ ВВС МВО.

В Испании с 10.36 по 08.05.37 г. Пилот И-15, воевал на СФ. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

Свергун Илья Тихонович (1912), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 28.01.38 г. Пилот И-16. Н/б — 75 ч., б/в — 57, в/б — 30. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ.

Умер в 1959 г.

Свиридов Аркадий Константинович (1911), русский, в РККА с 1930 г. Л-т, к/з 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. Пилот, к/з И-16. Н/б — 94 ч., в/б — 20. Личных побед нет, парой 1 Ме-109. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Семенко Виктор Михайлович (1912), украинец, в РККА с 1932 г. Л-т, пом. к-ра 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 85 ч., б/в — 65, в/б — 30 (32). Сбил лично 3 самолета. Награды: ОЛ (22.02.39 г.).

Семенов Александр Федорович (1912), украинец, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107 АЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.12.37 по 15.08.38 г. Пилот И-16. 11.01.38 г. потерпел аварию на взлете и с тяжелыми травмами попал в госпиталь. Н/б — 20 ч. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Во время Советско-Финляндской войны пом. к/э 7-го ИАП 59-й ИАБ. За время этого конфликта выполнил 75 б/в, провел 5 боев и сбил 4 самолета. 21.03.40 г. присвоено звание ГСС. В 1940 г. поступил в ВВА им. Жуковского. Летом 1941 г. командовал отдельной эскадрильей, позже к/э 180-го ИАП и зам. к-ра этого полка. В конце 1941 г. учеба на КУКС. В мае 1942 г., после окончания учебы, служили в отделе истребительной авиации Главной летной инспекции ВВС. До конца 1942 г. постоянно находился вместе с 434-м ИАП, ведущим тяжелые бои на сталинградском направлении. С начала 1943 г. старший инспектор-летчик в только что сформированном Главном управлении боевой подготовки ВВС. В феврале 1944 г. командир 434-го ИАП, ставшего к тому времени 32-м Гвардейским. В мае 1944 г. становится заместителем, а в ноябре того же года командиром 3-й Гв. ИАД. К концу войны на его счету значилось 240 б/в, 65 в/б, 15 фашистских самолетов, сбитых лично, и 12 в группе. С 1970 г. в запасе, жил в Москве. Умер 13.02.1979 г.

Семенов Николай Васильевич (1906), русский, в РККА с 1928 г. Ст. л-т, к/з 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 26.03.38 по 03.09.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 108 ч., в/б — 18. Звеном сбил 4 «фиата», 2 Ме-109 и 1 бомбардировщик. Награды: ОЛ.

Погиб в 1947 г. в авиакатастрофе.

Семенов Павел Тимофеевич (1910), русский. Л-т, м/л 5-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.36 по 30.01.37 г. Вернулся досрочно по состоянию здоровья. Пилот И-15, воевал на СФ. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен на должность к/о 31-й ИАЭ.

Семенов Степан Иванович (1909), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 121-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 02.07.37 г. К/з И-15. Награды: ОКЗ (17.07.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

Семенюк Ульян Зиновьевич (1909), русский. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.08.37 г. Пилот И-16. Награды: ОКЗ (21.01.37 г.).

Серенко Александр Васильевич (1912). Л-т, м/л 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 13.06.37 по 28.01.38 г. К/з. Н/б — 170 ч. Лично сбил 1 самолет и звеном еще 3. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (28.10.37 г.).

Серов Анатолий Константинович (1910). Ст. л-т, к/з НИИ ВВС.

В Испании с 14.06.37 по 21.01.38 г. Пилот, к/э, к/г И-15. Н/б — 230—240 ч., в/б — 38. Лично сбил 8 самолетов, в том числе 1 бомбардировщик ночью, еще один сбитый самолет — «не зарегистрирован».

Награды: 2 ОКЗ (31.07.37 и 02.02.10.37 г.), ГСС (02.03.38 г.).

После возвращения — начальник Главной летной инспекции ВВС. 11.05.1939 г. погиб в авиакатастрофе.

Сидоренко Антон Иванович (1909), украинец, в РККА с 1930 г. Ст. л-т, к/з 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 02.03.38 г. Пилот И-15, И-16. 13.09.37 г. потерпел аварию на И-16, попал в госпиталь, выйдя из которого стал летать на И-15. Н/б — 60 ч. Лично сбил 2 самолета.

Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Сильверстов Анатолий Александрович (1910), русский, в РККА с 1931 г. Ст. л-т, врио к/о 34-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 140 ч., в/б — 29. Сбил парой 1 самолет, эскадрилья под его командованием сбила 11 самолетов. Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Сильвестров Петр Яковлевич (1910), русский, в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 30-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 19.09.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Сироченко Александр Константинович (1914), украинец, в РККА с 1934 г. Л-т, к/з 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 г. Пилот И-16. 13.06.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ.

Скляров Виктор Дмитриевич (1910), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 30.12.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Смирнов Борис Александрович (1910). Ст. л-т, к/з 116-й ИАЭ МВО.

В Испании с 14.06.37 по 17.01.38 г. Пилот, к/э И-16. Н/б — 200 ч. Лично сбил 2 самолета, эскадрилья 14—16. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (28.10.37 г.).

На Халхин-Голе — и/тп 70-го ИАП. Б/в — 70, в/б — 9, лично сбил 4 японских истребителя. 17.11.39 г. присвоено звание ГСС. В начале Великой Отечественной войны работал летчиком-инспектором в управлении боевой подготовки, формирования и укомплектования ВВС, занимался проверкой техники пилотирования, освоением новых истребителей, поступавших по ленд-лизу. В начале 1943 г. назначен к-ром 288-й ИАД, которой командовал до конца войны. Продолжал летать на боевые задания, но итоги боевых вылетов в период 1943—1945 г. не известны. С 1946 г. в запасе, жил в Москве. Умер 17.05.1984 г.

Смирнов Виктор Сергеевич (1907), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. К/з И-16. Имел поломку на взлете. Н/б — 103 ч., б/в — 98. Лично сбил 2 «фиата» и звеном 1 самолет. Награды: ОКЗ.

На Халхин-Голе — пом. к/э 70-го ИАП. Б/в — 116, в/б — 20, лично сбил 4 японских истребителя. Представлялся к званию ГСС.

Смоляков Платон Ефимович (1912), белорус. Л-т, к/з 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 130 ч., в/б — 29. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

На Халхин-Голе — пом. к-ра 70-го ИАП. Б/в — 90, в/б — 11, лично сбил 2 японских самолета.

В Великую Отечественную войну — осенью 1944 г. — к-р 85-го Гв. ИАП.

Соболев Николай Григорьевич (1912). Л-т, л-к 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Л-к, к/з И-15. Н/б — 205—210 ч. Лично сбил 2 «фиата». Награды: 2 ОКЗ (03.11.37 и 02.03.38 г.).

Участник Советско-Финляндской войны.

В Великую Отечественную войну — к-р 23-й Гв. ИАД. Б/в — 193, в/б — 65, лично сбил 9 самолетов и в группе — 8.

Соборнов Геннадий Александрович (1912), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Л-к, к/з И-16. Н/б — 130 ч., в/б — 28. Лично сбил 1 Ме-109. Награды: 2 ОКЗ (02.03.38 и 14.11.38 г.).

Великую Отечественную войну встретил слушателем ВВА им. Жуковского.

Соколов Александр Дмитриевич (1907). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.03.37 г. Пилот И-16. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен на должность к/о 1-й ИАЭ.

В Великую Отечественную войну — осенью 1941 г. — к-р 590-го ИАП.

Соколов Иван Васильевич (1911), в РККА с 1931 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 18.01.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Сорокин Леонтий Иванович (1911), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 2-й-й ИАЭ КВО.

В Испании с 03.01.37 по 27.08.37 г. Пилот И-16 (И-15). Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (17.07.37 г.).

Стариков Алексей Георгиевич (1907). Ст. л-т, к/о 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 16.05.37 по 28.01.38 г. К/э И-16. Н/б — 197 ч. Лично сбил 2 самолета, еще 2 парой и 2 звеном. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (22.10.37 г.).

В Великой Отечественной войне участвовал с лета 1941 г. во главе 20-го ИАП. Погиб в воздушном бою в январе 1942 г. под Калугой.

Старков Василий Васильевич (1918), русский, в РККА с 1931 г. Ст. л-т, к/з 8-й школы пилотов КВО.

В Испании с 10.06.38 г. Пилот И-16. 27.09.38 г. погиб в авиакатастрофе. Н/б — 68.05 ч., б/в — 51, в/б — 34. Награды: ОКЗ.

Сташков Никодим Иванович (1911), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 28.06.38 г. Характеризовался хорошим л-ком, но без должной высотной тренировки. В единственном проведенном бою, на высоте 6000 м потерял сознание, очнулся на 4000 м, на посадке после этого вылета потерпел аварию. Н/б — 23 ч., в/б — 1. В составе звена сбил 3 самолета.

Степанов Андрей Михайлович (1907), украинец, в РККА с 1930 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 13.08.38 г. Л-к, к/з, под конец командировки водил в боевые вылеты эскадрилью И-16. Н/б — 98 ч., б/в — 78, в/б — 17. Лично сбил 3 «фиата» и 1 Ме-109, в паре с испанским л-ком на И-15 сбил 1 Ме-109, звеном 7 «фиатов» и 1 Ме-109. Награды: ОКЗ.

На Халхин-Голе — пом. к/э 70-го ИАП. Был ранен, но вернулся в строй. Б/в — более 70, в/б — 13, сбил 3 японских самолета. Представлялся к званию ГСС.

Перед началом и в начале Великой Отечественной войны к-р 24-го ИАП ПВО.

Степанов Евгений Николаевич (1911), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, к/з 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 27.07.38 г. Пилот, к/э, к/г И-15. 20.01.38 г. сбит ЗА, выпрыгнул с парашютом и попал в плен. 09.07.38 г. обменен на пленного вражеского л-ка. Н/б — 100 ч., в/б — 16. Один из четырех советских пилотов, которым удалось одержать ночные победы. Однако на приеме у руководства ВВС РККА Евгений либо промолчал о количестве сбитых им самолетов, либо сообщенная им информация по каким-то причинам не попала в документы. Различные источники сообщают о 8 или даже 10 победах. Награды: ОКЗ (10.11.37 г.).

На Халхин-Голе — к/э И-15бис 22-го ИАП. Б/в — более 100, в/б — 40, сбил несколько японских самолетов. 29.08.39 г. присвоено звание ГСС. В составе 19-го ИАП принял участие в Советско-Финляндской войне. С 1940 по 1948 г. на ответственных должностях в МВО. С 1948 г. в запасе, жил в Москве. Умер в 1994 г.

Сумарев Александр Михайлович (1913), украинец, в РККА с 1937 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 30.12.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Суханов Александр Петрович (1909). Л-т, и/тп 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 по 13.10.37 г. И/тп на И-16. Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

Сухорученко Федор Андреевич (1908), русский, в РККА с 1930 г. Ст. л-т, к/з 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. К/з И-16. Н/б — 107 ч., в/б — 24. Лично сбил 2 Ме-109 и 1 «фиат». Награды: 2 ОКЗ (14.11.38 и 22.02.39 г.).

Сухорябов Владимир Викентьевич (1910), украинец, в РККА с 1930 г. Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. К/з И-16. Н/б — 90 ч., в/б — 20. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

В Великую Отечественную войну: весной 1943 г. — к-р 256-й ИАД, с лета 1944 г. и до конца войны — к-р 1-й Гв. ИАД.

Сюсюкалов Никита Тимофеевич (1905), украинец, в РККА с 1931 г. Л-т, с/л 11-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. К/з, к/э И-15. 04.11.37 г. у его самолета в воздухе загорелся мотор, выпрыгнул с парашютом над морем, был спасен и вернулся в строй. Н/б — 110 ч., в/б — 30. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

В Великую Отечественную войну — п/п-к, к-р 43-го ИАП, погиб в в/б под Сталинградом в августе 1942 г.

Тарасов Александр Игнатьевич (1909). Ст. л-т, к/з 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 27.03.37 г. К/з И-16. Сбил 2 самолета лично и 4 в группе. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 17.07.37 г.).

После возвращения был назначен на должность к-ра 50-й ИАЭ.

Тархов Сергей Федорович (1907). К-н, к-р 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. К/э И-16. 13.11.36 г. тяжело ранен в воздушном бою, умер от ран 23.11.36 г. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

Тахтаров Борис Адильгиреевич (1910), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, с/л 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 15.04.38 г. Пилот И-16. 21.02.38 г. сбит в воздушном бою, ранен, спасся на парашюте. Попал в госпиталь, из которого сразу был отправлен на родину. Н/б — 40 ч., в/б — 10. Награды: ОКЗ (14.11.37 г.).

Третьяков Анатолий Васильевич (1905), в РККА с 1928 г. Ст. л-т, к/о 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Пилот И-15. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.).

После возвращения был назначен на должность к-ра 11-й ИАЭ.

Трошкин Виктор Сергеевич (1911), русский, в РККА с 1938 г. Л-т, с/л 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 г. Пилот И-16. 21.02.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (14.11.38 г.).

Трусов Алексей Сергеевич (1912). Л-т, м/л 119-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 06.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (11.11.37 г.).

Туржанский Борис Александрович (1900). П-к. Слушатель ВВА им. Жуковского.

В Испании с 10.36 по 11.02.37 г. К/э И-15, воевал на СФ. 20.12.36 г. тяжело ранен в аварии при посадке. Нагдады: ГСС (31.12.36 г.).

В 1940 г. был начальником летно-испытательной службы на авиазаводе № 1. Участник Великой Отечественной войны, после нее летчик-испытатель. Умер 14.06.1948 г.

Туров Александр Григорьевич (1912), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 04.10.38 г. Пилот И-16. 15.08.38 г. на посадке потерпел аварию, получил ранение, что помешало дальнейшему участию в боях. Н/б — 7.05 (11) ч., б/в — 5, в/б — 4 (5). Награды: ОКЗ.

Участник Великой Отечественной войны.

Турчин Иван Иванович (1909), украинец, в РККА с 1931 г. Л-т, к/о 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 26.03.38 г. Пилот И-16. 23.05.38 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ.

Угроватов Петр Васильевич (1907), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 07.04.37 г. К/з И-15. 18.02.37 г. сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом, ранен и получил ожоги. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.).

Ухов Валентин Петрович (1908). В РККА с 1928 г. К/о 8-й школы пилотов КВО.

В Испании с 14.01.37 по 13.09.37 г. К/э И-16. На 25.03.37 г. лично сбил 1 и в группе 2 самолета. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (17.07.37 г.).

В предвоенный период возглавлял курсы пилотажа и летную школу. В начале Великой Отечественной войны к-р САД, позже к-р 210-й (3-й Гв.) ИАД.

Федоров Иван Евграфович (1914). Л-т, к/з 35-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. Пилот И-16. 21.08.37 г. легко ранен в аварии на посадке, вернулся в строй. Н/б — 180—190 ч. Лично сбил 2 самолета. Награды: 2 ОКЗ (28.10.37 и 02.03.38 г.).

С ноября 1940 по февраль 1942 г., находясь в Китае, выполнял обязанности советника по истребительной авиации. С сентября 1942 г. на фронтах Великой Отечественной войны. К-р 157-го ИАП, к-р 273-й ИАД, зам. к-ра 269-й ИАД. Лично сбил 17 самолетов.

С осени 1945 г. летчик-испытатель. 05.03.48 г. присвоено звание ГСС. С 1954 г. в запасе, живет в Москве.

Федосеев Михаил Андреевич (1911), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, к/з 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. К/з И-16. Н/б — 109 ч., б/в — 88, в/б — 40. Лично сбил 5 самолетов. Награды: ОЛ.

После возвращения из Испании к-р 6-й отдельной АЭ, зам к-ра 88-го ИАП. В Великую Отечественную войну командир 247-го ИАП, произвел более 170 б/в, участвовал не менее чем в 27 в/б, лично сбил 20 самолетов. 23.03.42 г. погиб в бою. 06.06.42 г. присвоено звание ГСС.

Федулов Михаил Яковлевич (1912). Л-т, л-к 12-й ИАЭ 111-й ИАБ ЛВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 16.07.37 г. погиб в воздушном бою. Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

Филиппченко Федор Васильевич (1915), русский, в РККА с 1935 г. Л-т, м/л 2-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 15.09.38 г. Пилот И-16. 23.07.38 г. ранен в воздушном бою, сел на поврежденном самолете на ближайшем аэродроме. Н/б — 1.15 ч., б/в — 2, в/б — 2. Награды: ОКЗ (23.02.39).

Финн Илья Александрович (1911), еврей. Л-т, л-к НИИ ВВС МВО.

В Испании с 05.09.37 г. Пилот И-15. 26.10.37 г. погиб в авиакатастрофе. 25.10.37 г., по результатам ночного воздушного боя, записана победа над SM.81. Награды: ОКЗ (10.11.37 г.).

Фомин Иван Дмитриевич (1911), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, м/л 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 г. Пилот И-16. 17.11.37 г. погиб в авиакатастрофе. Награды: ОКЗ (02.03.38 г.).

Фомин Николай Яковлевич (1916), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. Пилот И-16. Н/б — 80 ч., б/в — 53, в/б — 25 (27). Лично сбил 1 самолет. Награды: ОКЗ.

Хара Петр Иванович (1908), грек. Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. На 18.02.37 г. лично сбил 3 и группой 2 самолета. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

16.09.39 г. стал виновником авиакатастрофы, в которой погиб дважды ГСС С. И. Грицевец.

В Великую Отечественную войну — по состоянию на лето 1944 г. — к-р ИАП.

Хлусович Иван Михайлович (1911). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 31.05.37 по 28.01.38 г. К/з И-16. Н/б — 174 ч., в/б — 25. Награды: ОЛ (02.03.38 г.) и ОКЗ (22.10.37 г.).

В Великую Отечественную войну прошел путь от зам. к-ра 180-го ИАП до к-ра ИАД.

Хованский Иван Андреевич (1907). Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 г. Пилот И-16. Лично сбил 1 самолет. 06.01.37 г. погиб в воздушном бою.

Награды: ОКЗ (02.01.37 г.), ГСС (04.07.37 г.).

Хозяинов Григорий Николаевич (1909). Л-т, м/л 12-й ИАЭ 111 ЛВО.

В Испании с 31.05.37 г. Пилот И-16. 08.07.37 г. был сбит в воздушном бою и попал в плен, позже обменян на пилота противника. В СССР вернулся 07.02.39 г.

Хомяков Валентин Иванович (1910), в РККА с 1931 г. Л-т, к/з 120-й ИАЭ ЗакВО.

В Испании с 14.01.37 по 26.07.37 г. Пилот И-15. Награды: ОКЗ (27.06.37 г.) и МЗО (14.11.38 г.). По некоторым данным, сбил в Испании 6 самолетов. После Испании — летчик-испытатель. В начале войны — к/э в сформированном из летчиков-испытателей 401-м ИАП.

Хотелев Иосиф Сидорович (1910), русский, в РККА с 1932 г. Ст. л-т, и/л 8-й школы пилотов КВО.

В Испании с 10.06.38 по 26.10.38 г. К/з И-16. 23.07.38 г. ранен в воздушном бою, сумел довести до аэродрома и посадить поврежденный самолет (85 пробоин). Из-за ранения в боях больше не участвовал. Н/б — 30 ч., в/б — 6. Награды: ОКЗ.

Червоткин Николай Матвеевич (1905). Л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 07.04.37 г. Первоначально к/з И-16 в отряде Денисова. По состоянию здоровья, после примерно 30 часов боевого налета, переведен инструктором на И-15. В общий сложности выпустил в небо 45 испанских пилотов. В марте 1937 г. получил воспаление легких и по болезни был отправлен на родину. Награды: ОКЗ (02.01.37 г.).

После возвращения был назначен начальником штаба 17-й ИАЭ.

Черных Сергей Александрович (1912). Л-т, к/з 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 06.02.37 г. «Командир снайперского звена» И-16. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

В разной литературе указывается, что Черных в Испании сбил 3 самолета, однако это только промежуточный итог, вероятно отраженный в представлении к награждению. В действительности на его счету, согласно документам, 115 боевых часов, 5 сбитых лично и 2 в составе звена самолетов.

Великую Отечественную войну встретил в должности командира 9-й САД. 22.06.41 г. дивизия из 409 самолетов потеряла — в основном уничтоженными на земле — 347. Сразу после этого был арестован, а 27.06.41 г. расстрелян.

Шалыганов Сергей Васильевич (1913). Л-т, м/л 119-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 по 27.08.37 г. Пилот И-15. 07.07.37 г. ранен в воздушном бою, совершил вынужденную посадку. Награды: ОКЗ (28.10.37 г.).

Шаров Иван Николаевич (1909). Л-т, к/з 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 26.07.37 г. Пилот И-16. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.).

Шаулов Иван Галактионович (1911), русский, в РККА с 1933 г. Л-т, к/з 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. Пилот И-16. 05.09.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 17.10 ч., б/в — 13, в/б — 6.

Шевцов Петр Федорович (1912). Ст. л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 11.36 по 13.08.37 г. Пилот, к/э И-16. На 16.03.37 г. лично сбил 1 и в группе еще 1 самолет. Награды: 2 ОКЗ (02.01.37 и 04.07.37 г.), ГСС (22.10.37 г.).

19.08.40 г. п-к Шевцов, находясь проездом (по пути в отпуск) на ж.-д. станции Актюбинск, доставил в отделение милиции некоего гражданина, подозреваемого им в шпионаже. Во время разряжения личного оружия — пистолета браунинг, допустил случайный выстрел, которым легко ранил сотрудника НКВД. Несмотря на то что раненый милиционер через 3 дня вернулся на службу и претензий не имел, Шевцов был понижен в должности — назначен л/и 7-й АД. Скорее всего, этот эпизод отразился и на его дальнейшей карьере.

В Великую Отечественную войну — к-р 272-го ИАП. Погиб 17.01.1944 г.

Шестаков Лев Львович (1915), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Пилот, к/з И-16. Н/б — 140 ч., в/б — 36. Сбил лично 1 Ме-109 и 1 «фиат», еще 1 Ме-109 сбил парой. Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

В Великую Отечественную войну зам. к-ра и к-р 69-го (9-го Гв.) ИАП, зам. к-ра 6-й Гв. ИАД, к-р 19-го ИАП. Сбил 21 самолет лично и 14 в группе. 10.02.42 г. присвоено звание ГСС. Погиб в бою 12.03.1944 г.

Шилин Алексей Андреевич (1912), русский, в РККА с 1934 г. Л-т, м/л 107-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 г. Пилот И-16. 11.04.38 г. погиб в авиакатастрофе.

Шипитов Яков Васильевич Ст. л-т, к/о 36-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 14.06.37 по 28.01.38 г. К/з, к/э И-16. Н/б — 160 ч. Лично сбил 1 «фиат». Награды: ОКЗ (03.11.37 г.).

Осенью 1938 г. командовал 43-м ИАП.

Шмельков Николай Иванович (1908). Л-т, м/л 109-й ИАЭ 36-й ИАБ КВО.

В Испании с 20.10.36 по 23.01.37 г. Пилот И-15. Н/о — 71 ч., н/б — 66 ч., 49 вылетов. Вернулся досрочно по состоянию здоровья. После возвращения из Испании на приеме у Алксниса сообщил, что лично сбил 4 самолета и в паре еще 2. Награды: ГСС (31.12.36 г.).

В 1938 г. закончил КУКС. Участник Советско-Финляндской войны. В Великую Отечественную войну к-р 145-го ИАП ИАД. С 1945 г. в запасе. Умер 24.03.1967 г.

Шубиков Арсений Васильевич (1912), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 3-й ИАЭ ВВС КБФ.

В Испании с 14.12.37 по 10.06.38 г. Пилот, к/з И-16. Н/б — 120 ч., в/б — 25. Лично сбил 2 «фиата». Награды: ОКЗ (14.11.38 г.) и ОКЗ (22.02.39 г.).

В Великую Отечественную войну командир эскадрильи специального назначения 32-го ИАП ВВС Черноморского флота. Эскадрилья была единственным боевым подразделением, воевавшим на «звеньях» В. С. Вахмистрова: ТБ-3, к которому подвешивались два И-16 с бомбами. 13.08.41 г. шестерка И-16, возглавляемая Шубиковым, разбомбила имевший важное значение Черноводский мост через Дунай. Осенью 1941 г. эскадрилья чаще вела бои в роли обычных истребителей. 22.10.41 г. Арсений Шубиков погиб в воздушном бою.

Шубин Георгий Михайлович (1911), украинец, в РККА с 1932 г. Л-т, м/л 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 20.08.37 по 25.04.38 г. Л-к, к/з И-16. Был ранен. Н/б — 145 ч., в/б — 30. Лично сбил 1 «фиат» и звеном 1 «хейнкель». Награды: ОЛ (14.11.38 г.) и ОКЗ (02.03.38 г.).

Шугуров Илья Григорьевич (1905), русский, в РККА с 1927 г. К-н, к-р 4-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. К/э И-16. 19.07.38 г. погиб в воздушном бою. Н/б — 8.05 ч., б/в — 6, в/б — 2. Награды: ОКЗ.

Шустов Павел Никифорович (1902). М-р, к-р 40-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 22.04.37 по 22.10.37 г. Людьми, знавшими его боевую работу, характеризовался отрицательно.

В 1938 г. в звании полковника занимал должность помощника начальника центра изучения воздушного боя.

Якушин Василий Федорович (1907), русский, в РККА с 1928 г. К-н, к-р 2-й ИАЭ 56-й ИАБ КВО.

В Испании с 10.06.38 г. К/э И-16. 20.07.38 г. разбился при вынужденной посадке вне аэродрома. Н/б — 5.10 ч., б/в — 4, в/б — 2. Награды: ОКЗ.

Якушин Михаил Нестерович (1910). Л-т, с/л 119-й ИАЭ 95-й ИАБ ЗакВО.

В Испании с 31.05.37 по 15.11.37 г. Пилот И-15. Н/б — 180 ч., 8 ночных б/в, в/б — 25. Лично сбил 2 «фиата» и ночью 1 Ю-52, звеном и парой еще несколько самолетов. Награды: 2 ОКЗ (31.07.37 и 22.10.37 г.).

В 1941 г. возглавлял Восточный сектор ПВО Москвы, в 1942 г. — отдел истребительной авиации ЛИ ВВС.

После Великой Отечественной войны жил и умер в Москве.

Яманов Валерьян Александрович (1912). Л-т, м/л 41-й ИАЭ 83-й ИАБ БВО.

В Испании с 16.05.37 по 27.08.37 г. Пилот И-16. 23.07.37 г. ранен при бомбардировке аэродрома. Награды: ОКЗ (22.10.37 г.).

В Великую Отечественную войну возглавлял 160-й (137-й Гв.) ИАП. Продолжал вылетать на выполнение боевых заданий, но итоги неизвестны.

Ярковой Анастасий Никифорович (1914), русский, в РККА с 1932 г. Л-т, л-к 57-й ИАЭ 142-й ИАБ БВО.

В Испании с 26.03.38 по 03.09.38 г. Пилот И-16. Н/б — 108 ч., в/б — 16. Лично сбил 3 «фиата» и звеном 1 «фиат». Награды: ОЛ.

После Великой Отечественной войны жил в Ленинграде.

ПОГИБШИЕ ЛЕТЧИКИ-ИСТРЕБИТЕЛИ И АВИАЦИОННЫЕ СОВЕТНИКИ

Фамилия, имя, отчество	Дата гибели	Тип самолета	Примечание
1. Митрофанов Петр Александрович	05.11.36	И-15	В в/б
2. Воронов Михаил Васильевич	08.11.36	И-15	Умер от ран, полученных в в/б
3. Ковтун Карп Иванович	13.11.36	И-15	В в/б
4. Пуртов Петр Андреевич	13.11.36	И-15	В в/б
5. Бочаров Владимир Михайлович	13.11.36	И-16	Сбит в в/б. Убит в плену
6. Павлов Дмитрий Федорович	17.11.36	И-16	В в/б
7. Жеданов Дмитрий Игнатьевич	19.11.36	И-16	В в/б
8. Тархов Сергей Федорович	23.11.36	И-16	Умер от ран, полученных в в/б
9. Хованский Иван Андреевич	06.01.37	И-16	В в/б
10. Сальников Федор Алексеевич	21.01.37	И-15	В а/к
11. Ковалевский Антон Викентьевич	01.02.37	И-15	В в/б
12 Замашанский Филипп Карпович	18.02.37	И-16	В в/б
13. Реутов Герман Николаевич	16.03.37	И-15	В в/б
14. Колесников Константин Ильич	12.05.37	И-16	В а/к
15. Федосеев Николай Иванович	16.05.37	И-15	В а/к
16. Зоценко Василий Михайлович	02.06.37	И-15	В в/б
17. Оржанов Василий Матвеевич	02.06.37	И-16	В а/к
18. Мосейко Антон Михайлович	14.06.37	И-16	В в/б (а/к)
19. Буров Петр Иванович	14.06.37	И-16	В в/б (а/к)
20. Лесников Дмитрий Артамонович	19.06.37	И-16	В а/к
21. Ерохин Леонид Матвеевич	25.06.37	И-16	В а/к
22. Трусов Алексей Сергеевич	06.07.37	И-16	В в/б
23. Карпов Иван Матвеевич	07.07.37	И-15	В в/б
24. Дьяконов Николай Алексеевич	07.07.37	И-16	Умер от ран, полученных в в/б
25. Колосов Федор Павлович	11.07.37	И-16	В в/б
26. Минаев Александр Ефимович	15.07.37	И-16	В в/б
27. Федулов Михаил Яковлевич	16.07.37	И-16	В в/б
28. Сафонов Николай Никитович	17.07.37	И-16	В в/б
29. Долгий Василий Павлович	18.07.37	И-16	В в/б
30. Веревка Василий Иванович	25.07.37	И-16	В в/б
31. Макарычев Василий Алексеевич	25.07.37	И-16	В в/б
32. Астахов Сергей Федорович	26.07.37	И-16	В а/к
33. Зангиев Адам Хаджи Муратович	02.09.37	И-16	В а/к
34. Руденко Николай Иванович	09.09.37	И-15	В а/к
35. Сильвестров Петр Яковлевич	19.09.37	И-16	В а/к
36. Микулович Андрей Степанович	12.10.37	И-16	В в/б
37. Финн Илья Александрович	26.10.37	И-15	В а/к
38. Волощенко Николай Андреевич	04.11.37	И-16	В а/к
39. Фомин Иван Дмитриевич	17.11.37	И-16	В а/к
40. Котыхов Михаил Васильевич	10.12.37	И-15	В в/б
41. Скляров Виктор Дмитриевич	30.12.37	И-16	В в/б
42. Сумарев Александр Михайлович	30.12.37	И-16	В в/б
43. Лоскутов Алексей Васильевич	05.01.38	И-15	В в/б
44. Соколов Иван Васильевич	18.01.38	И-16	В в/б
45. Ярошенко Яков Семенович	20.01.38	И-16	В в/б
46. Трошкин Виктор Сергеевич	21.02.38	И-16	В в/б
47. Ковенев Федор Дмитриевич	10.03.38	И-16	В в/б
48. Шилин Алексей Андреевич	11.04.38	И-16	В а/к
49. Колосков Николай Николаевич	13.05.38	И-16	В в/б
50. Яшин Семен Кузьмич	13.05.38	И-16	В в/б

Фамилия, имя, отчество	Дата гибели	Тип самолета	Примечание
51. Климов Леонтий Александрович	18.05.38	И-16	В в/б
52. Мартыщенко Никита Иванович	23.05.38	И-16	В в/б
53. Турчин Иван Иванович	23.05.38	И-16	В в/б
54. Сироченко Александр Константинович	13.06.38	И-16	В в/б
55. Романов Александр Георгиевич	21.06.38	И-16	В а/к
56. Венгерский Григорий Сергеевич	18.07.38	И-16	В в/б
57. Шугуров Илья Григорьевич	19.07.38	И-16	В в/б
58. Якушин Василий Федорович	20.07.38	И-16	В а/к
59. Воробьев Василий Федорович	19.08.38	И-16	В в/б
60. Павлов Иван Никифорович	23.08.38	И-16	В в/б
61. Шаулов Иван Галактионович	05.09.38	И-16	В в/б
62. Богуславчик Леонид Дмитриевич	21.09.38	И-16	В в/б
63. Зюзин Виктор Васильевич	23.09.38	И-16	В в/б
64. Старков Василий Васильевич	27.09.38	И-16	В а/к
65. Воропаев Дмитрий Николаевич	11.05.40	И-16	Умер от ран, полученных в а/к

ПОГИБШИЕ ПИЛОТЫ, ШТУРМАНЫ И СТРЕЛКИ-РАДИСТЫ БОМБАРДИРОВЩИКОВ И ШТУРМОВИКОВ

Фамилия, имя, отчество	Дата гибели	Тип самолета	Примечание
1. Власов Аким Федорович	02.11.36	СБ	В в/б
2. Петров Павел Петрович	02.11.36	СБ	В в/б
3. Цигулев Николай Павлович	02.11.36	СБ	В в/б
4. Джибелли Примо Анджелович	10.11.36	«Потез-54»	В в/б
5. Баженов Валерий Васильевич	12.11.36	СБ	В а/к
6. Рощин Иван Васильевич	12.11.36	СБ	В а/к
7. Серов Яков Петрович	12.11.36	СБ	В а/к
8. Федоров Григорий Михайлович	12.11.36	СБ	В а/к
9. Нечипоренко Иван Галактионович	13.11.36	СБ	В в/б
10. Романов Сергей Петрович	13.11.36	СБ	В в/б
11. Акуленко Василий Сидорович	02.12.36*	Р-5	Сбит ЗА. Умер от ран в плену
12. Никифоров Григорий Никифорович	04.12.36	Р-5	В в/б. Убит в перестрелке
13. Талов Александр Андреевич	06.12.36	Р-5	Сбит ЗА. Убит в перестрелке
14. Домбровский Федор Павлович	07.12.36	Р-5	Умер от ран, полученных в в/б.
15. Зотов Владимир Никифорович	03.01.37	СБ	В в/б
16. Иванов Пикар Иванович	03.01.37	СБ	В в/б
17. Жарский Петр Матвеевич	20.03.37	Р-5	В в/б
18. Стрелков Александр Васильевич	28.04.37	Р-5	В а/к
19. Лебедев Виктор Григорьевич	12.07.37	СБ	В в/б
20. Бровкин Алексей Васильевич	24.08.37	СБ	Сбит по ошибке республиканским истребителем
21. Тихомиров Александр Михайлович	29.08.37	СБ	В в/б
22. Феоктистов Степан Петрович	29.08.37	СБ	В в/б
23. Болдырев Иван Григорьевич	07.02.38	СБ	В в/б
24. Горелов Анатолий Андреевич	07.02.38	СБ	В в/б
25. Латышев Петр Иванович	07.02.38	СБ	В в/б
26. Величко Николай Алексеевич	25.08.38	СБ	ЗА
27. Титов Владимир Спиридонович	25.08.38	СБ	ЗА
28. Скутов Захар Савельевич	10.10.38	СБ	В в/б

* Дата сбития. Точная дата гибели неизвестна.

ЛЕТЧИКИ И АВИАЦИОННЫЕ СОВЕТНИКИ, УДОСТОЕННЫЕ ЗА БОИ В ИСПАНИИ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

№ п/п	Звание	Фамилия, имя, отчество	В Испании		Тип самолета	Должность	Примечание	Дата указа о присвоении звания ГСС
			с	по				
		Летчики:						
1	Л-т	Баланов Никифор Федотович	11.36	27.05.37	И-16	К/з	Выбыл По ранению	27.07.37
2	Ст. л-т	Бочаров Владимир Михайлович	11.36	13.11.36	И-16	К/о	Погиб В плену	31.12.36
3	Л-т	Герасимов Николай Семенович	10.06.38	26.10.38	И-16	К/з, к/э	Был ранен	22.02.39
4		Горанов Волкан Семенович	10.36	12.12.36	«Потез-54», СБ	Л-к	Был ранен	31.12.36
5	Ст. л-т	Грицевец Сергей Иванович	10.06.38	26.10.38	И-16	К/э, к/г		22.02.39
6	Ст. л-т	Гусев Александр Иванович	20.08.37	25.04.38	И-16	К/э, к/г	Был ранен	14.11.38
7	Ст. л-т	Денисов Сергей Прокофьевич	11.36	07.04.37	И-16	К/о		04.07.37
8	Мл. к-р	Десницкий Петр Павлович	10.36	11.36	«Потез-54»	Стрелок	Выбыл По ранению	
9		Джибелли Примо Анджелович	10.36	10.11.36	«Потез-54»	Л-к		31.12.36
10	Ст. л-т	Душкин Иван Иванович	27.05.37	15.01.38	СБ	Ш/э		14.03.38
11	Ст. л-т	Евсевьев Иван Иванович	13.05.37	29.09.37	И-16	К/о		28.10.37
12	К-н	Еременко Иван Трофимович	31.05.37	06.02.38	И-15	К/э, к/г		28.10.37
13	Л-т	Ковтун Карп Иванович	11.36	13.11.36	И-15	Л-к	Погиб в в/б	31.12.36
14	Ст. л-т	Колесников Константин Ильич	11.36	12.05.37	И-16	К/о, к/э	Погиб в а/к	04.07.37
15	Ст. л-т	Копец Иван Иванович	09.36	17.06.37	D.371, Loire 46, И-15	Л-к, зам. к/г		21.06.37
16	Ст. л-т	Коробков Павел Терентьевич	10.06.38	26.10.38	И-16	Пом. к/э, к/э		22.02.39
17	Л-т	Лакеев Иван Алексеевич	11.36	13.08.37	И-16	Л-к, к/э		03.11.37
18	Ст. л-т	Осипенко Александр Степанович	12.01.38	28.06.38	И-15	Л-к, к/э, к/г		22.02.39
19	Ст. л-т	Прокофьев Гавриил Михайлович	10.36	08.05.37	Breguet XIX, СБ	Штурман		27.06.37
20	Ст. л-т	Проскуров Иван Иосифович	10.36	14.06.37	Breguet XIX, «Потез-54», СБ	к/э		21.06.37
21	Л-т	Романов Александр Георгиевич	26.03.38	21.06.38	И-16	Л-к	Погиб в а/к	14.11.38
22	Ст. л-т	Рычагов Павел Васильевич	11.36	06.02.37	И-15	К/э		31.12.36
23	Ст. л-т	Сенаторов Александр Сергеевич	31.05.37	15.01.38	СБ	К/э		14.03.38
24	Ст. л-т	Серов Анатолий Константинович	14.06.37	21.01.38	И-15	Л-к, к/э, К/г		02.03.38
25	К-н	Тархов Сергей Федорович	11.36	23.11.36	И-16	К/э	Умер от ран	31.12.36
26	П-к	Туржанский Борис Александрович	11.36	11.02.37	И-15	К/э		31.12.36
27	Л-т	Хованский Иван Андреевич	11.36	06.01.37	И-16	Л-к	Погиб в в/б	04.07.37
28		Хользунов Виктор Степанович	10.36	29.03.37	Breguet XIX, СБ	К/э		27.06.37
29	Л-т	Черных Сергей Александрович	11.36	06.02.37	И-16	К/з		31.12.36
30	М-р	Шахт Эрнст Генрихович	10.36	11.02.37	Breguet XIX, СБ	К/э		31.12.36
31	Ст. л-т	Шевцов Петр Федорович	11.36	13.08.37	И-16	К/з, к/э		22.10.37
32	Ст. л-т	Шевченко Владимир Илларионович	27.05.37	20.01.38	СБ	К/о		
33	Л-т	Шмельков Николай Иванович	11.36	23.01.37	И-15	Л-к	Выбыл по болезни	31.12.36
		Советники:						
34	К/б	Пумпур Петр Иванович	09.36	11.05.37	D.371, Loire 46, И-15, И-16	К/г		04.07.37
35	К/б	Смушкевич Яков Владимирович	11.36	17.06.37	Советник			21.06.37

СТРУКТУРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И-15

Ноябрь 1936 г. – январь 1937 г. В центральной части действовала одна эскадрилья под командованием П. Рычагова и еще одна на севере под руководством Б. Туржанского.

Январь 1937 г. – апрель 1937 г. В центральную часть прибывают новые партии И-15, и формируются и принимают участие в боях еще две эскадрильи – русская под руководством В. Зоценко и испанская под руководством А. Лакалле, также находилась в процессе формирования еще одна испанская эскадрилья. На севере продолжает действовать одна русско-испанская эскадрилья.

Май 1937 г. – июнь 1937 г. Одна эскадрилья И-15 в мае перелетела на СФ, в центральной Испании в этот момент действует эскадрилья под руководством Еременко, вторая русская эскадрилья, после неудачного воздушного боя 2 июня, в котором погиб ее командир Зоценко, была выведена в тыл и больше в боях не участвовала. В июне была сформирована еще одна испанская эскадрилья, которая в начале июля перелетела на СФ.

Начиная с июля 1937 г. эскадрилья Еременко действует в смешанном летном составе, до начала лета 1938 г., последовательно сменяя друг друга, ею руководят советские командиры, а в ее составе воюют русские пилоты. Действовавшие на этом самолете подразделения на СФ все были потеряны, но с августа 1937 г., в условиях разворачивающегося выпуска И-15, начинается создание новых эскадрилий с испанскими летчиками, к весне 1938 г. их было уже три, а летом 1938 г., после смены русских пилотов в составе 1-й эскадрильи, их число достигло четырех.

Дата	Командиры эскадрилий (без СФ)			
	эскадрилья	эскадрилья	эскадрилья	эскадрилья
1936	Рычагов			
14.02.37	Осадчий	Зоценко	Лакалле	Алонсо
14.03.37	Осадчий	Зоценко	Лакалле	Алонсо
12.04.37	Осадчий	Зоценко	Лакалле	
26.06.37	Еременко	Испанец		

	Командиры эскадрилий			
	1-я АЭ	2-я АЭ	3-я АЭ	4-я АЭ
01.09.37	Серов	Чиндосвиндо*	Риверола (формир.)	
	Антонов			
	Степанов	Leopoldo Morquillas Rubio	Juan Comas	
	Сюсюкалов	Leopoldo Morquillas Rubio	Juan Comas	
09.03.38	Осипенко	Leopoldo Morquillas Rubio	Juan Comas	Ladislao Duarte Espes

* По иностранным данным – Висенте Редондо Кастро (Vicente Redondo Castro).

СТРУКТУРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И-16

Ноябрь 1936 г. – май 1937 г.
Все имевшиеся И-16 представляли собой эскадрилью, состоявшую из трех отрядов.
Эскадрилью первоначально возглавлял С. Тархов, а после его гибели К. Колесников.
Отряды. Первоначально: В. Бочаров, С. Денисов и К. Колесников. После 13.11.36 г:: А. Негореев, А. Морозов и С. Денисов. В начале 1937 г. вместо Негореева стал В. Ухов.

Май 1937 г. – июль 1937 г.
Определить структуру не удалось. Неизвестно, кто заменил погибшего Колесникова. В июне среди командиров пяти эскадрилий значились Иван Лакеев, Антон Мосейко и Валентин Ухов. В начале июля эскадрилья И-16 под командованием Валентина Ухова перелетела на Северный фронт. В этот же период русское наименование «отряд» в Испании повсеместно меняется на «эскадрилью».

Июль 1937 г. – август 1937 г.
Всего в центральной Испании было четыре эскадрильи, из документов известны командиры трех из них: И. Лакеев, П. Шевцов и Н. Виноградов.

Август 1937 – декабрь 1938 г.
Боевые эскадрильи И-16 получают номера. Кроме эскадрилий, указанных в таблице, в августе 1937 г. на СФ была переброшена и в течение почти двух месяцев действовала, пока не прекратила свое существование, испанская эскадрилья, также отдельные звенья участвовали в прикрытии побережья, иногда составляя смешанные подразделения с другими типами самолетов.

Командиры эскадрилий

Дата	1-я АЭ	2-я АЭ	3-я АЭ	4-я АЭ	5-я АЭ	6-я АЭ	7-я АЭ
Сентябрь 1937 г.	Шипитов	Гусев	Девотченко	Смирнов – Бутрым	Плещенко	Стариков	
Сентябрь – декабрь 1937 г.	Шипитов – Агирре	Гусев	Девотченко	Смирнов – Бутрым	Плещенко	Стариков	
Январь – февраль 1938 г.	Клаудин	Смоляков	Сильверстов	Сарауз	Вихров		
Февраль – март 1938 г.	Клаудин	Смоляков – Лисин		Сарауз	Вихров – Багров		
Апрель – июнь 1938 г.	Клаудин – Редондо	Родин	Браво	Сарауз – Ариас	Глушенков – Прокопенко		
Июнь – июль 1938 г.	Редондо	Родин	Браво	Ариас	Глушенков		
Август 1938 г.	Редондо	Неделин – Семенко	Браво	Ариас	Грицевец – Коробков	Мероньо	Пуиг
Сентябрь – октябрь 1938 г.	Редондо	Грицевец	Тарасона	Ариас		Мероньо	Пуиг
Ноябрь – декабрь 1938 г.	Редондо	Перейро	Тарасона	Ариас		Мероньо	Пуиг

Кроме этого, в отдельные периоды эскадрильи возглавляли:
Кузнецов В. В. Июль – сентябрь 1937 г.
Лозыченко А. Г. Май 1937 г. – январь 1938 г.
Иванов П. С. Май 1937 г. – январь 1938 г.
Семенов Н. В. Март 1938 г. – сентябрь 1938 г.
Ярошенко Я. С. Декабрь 1937 г. – 20.01.1938 г. (погиб).

СТРУКТУРА ИСПАНСКОЙ НАЦИОНАЛИСТСКОЙ АВИАЦИИ (ТОЛЬКО ГРУППЫ)

Все самолеты, использовавшиеся на стороне Франко, получили кодовые номера в зависимости от типа. Например, Nieport-52 — № 1, He-51 — № 2, Fiat Cr.32 — № 3 и т. д. «Легион Кондор» и испанцы-националисты добросовестно наносили эти номера на борта самолетов, итальянцы часто это правило не соблюдали. Эти же номера легли в основу обозначения авиаподразделений националистов. Наименьшей тактической единицей были эскадрильи, обозначавшиеся, например, 2-E-3, где последняя цифра — это тип самолета (в данном случае это «фиат»), буква — это первая из слова Escuadrilla (эскадрилья) и первая цифра — это порядковой номер эскадрильи, использующей данный тип самолета. Как правило, но не всегда и не сразу, эскадрильи, имеющие один тип самолетов, объединялись в группы, получавшие наименования, сходные с эскадрильями; например 2-G-3: последняя цифра также обозначала тип самолета, буква — первая из слова Grupo (группа) и первая цифра — порядковый номер группы истребителей.

Группа	Тип самолета	Дата формирования	Примечание
Истребители			
1-G-2	He 51	05.37 г.	
2-G-3	CR.32	05.37 г.	
3-G-3	CR.32	01.38 г.	
4-G-2	He 51	07.38 г.	
5-G-5	Me109, He 112	Конец 1938 г.	В составе: 1-E-5 на He 112 и 1-E-6 на Me 109
Самолеты поля боя			
1-G-11	He 46	01.37 г.	06.37 г. перефомирована
2-G-11	He 46	01.37 г.	06.37 г. перефомирована
1-G-10	Breguet	10.36 г.	06.37 г. перевооружена на Aero 101
2-G-10	Breguet	10.36 г.	06.37 г. перевооружена на He 45
3-G-10	Breguet	10.36 г.	06.37 г. перефомирована
4-G-10	Breguet	10.36 г.	06.37 г. перефомирована
5-G-10	Breguet	10.36 г.	06.37 г. перефомирована
1-G-12	Ro.37 r.bis	02.37 г.	06.37 г. поменяла номер на 4-G-12
1-G-10	Breguet	06.37 г.	
2-G-10	Breguet	06.37 г.	
3-G-11	He 46	06.37 г.	
4-G-12	Ro.37 r.bis	06.37 г.	
5-G-17	Aero 101	06.37 г.	
6-G-15	He 45	06.37 г.	
7-G-14	He 70	05.37 г.	
8-G-18	Ca.310	10.38 г.	
9-G-18	Ca.310	10.38 г.	
Бомбардировщики			
1 Junkers	Ju 52	11.36 г.	05.37 г. перевооружена на SM.79
2 Junkers	Ju 52	11.36 г.	05.37 г. поменяла номер на 1-G-22
3 Junkers	Ju 52	11.36 г.	05.37 г. поменяла номер на 2-G-22
1-G-22	Ju 52	05.37 г.	
2-G-22	Ju 52	05.37 г.	
3-G-28	SM.79	08.37 г.	
4-G-28	SM.79	10.37 г.	

Группа	Тип самолета	Дата формирования	
5-G-28	SM.79	10.37 г.	
6-G-28	SM.79	06.38 г.	
7-G-20	Fokker	Лето 1938 г.	
8-G-27	Do 17	07.38 г.	
10-G-25	He 111	05.38 г.	
11-G-25	He 111		
15-G-21	SM.81	09.38 г.	
16-G-21	SM.81	09.38 г.	
17-G-21	SM.81	09.38 г.	
18-G-21	SM.81	09.38 г.	
Гидросамолеты			
1-G-70	Do Wal	10.36 г.	
2-G-62	He -60, Cant Z.501	Начало 1937 г.	

СТРУКТУРА АВИАЦИИ «ЛЕГИОНА КОНДОР» (LEGION CONDOR)

Группа	Эскадрилья	Тип самолетов
J/88	1.J/88	He 51, Bf 109
	2.J/88	He 51, Bf 109
	3.J/88	He 51, Bf 109
	4.J/88	He 51
	5.J/88	Ju 87, Ar 68
K/88	1.K/88	Ju 52, He 111
	2.K/88	Ju 52, He 111
	3.K/88	Ju 52, He 111
	4.K/88	Ju 52, He 111
	Stuka 88 (звено)	Hs 123, Ju 87
A/88		He 45, He 70, Do 17, Hs 126
AS/88		He 59, He 60
VJ/88		Bf 109, He 112, Hs 123, Ju 87
VB/88		He 111, Do 17, Ju 86

СТРУКТУРА ИТАЛЬЯНСКОЙ НАЦИОНАЛИСТСКОЙ АВИАЦИИ*

Группа	Эскадрилья	Тип самолета
XVI Cucaracha	24	Fiat CR.32
	25	Fiat CR.32
	26	Fiat CR.32
XXIII Asso di Bastoni	18	Fiat CR.32
	19	Fiat CR.32
	20	Fiat CR.32
VI Gamba di Ferro	31	Fiat CR.32
	32	Fiat CR.32
	33	Fiat CR.32
X Baleari	101	Fiat CR.32
	102	Fiat CR.32
	Frecce	Fiat CR.32
XXII Linci	120	Romeo Ro. 37bis
	128	Romeo Ro. 37bis
XXIV Pipistrelli	213	Savoia SM. 81
	214	Savoia SM. 81
XXV Pipistrelli	215	Savoia SM. 81
	216	Savoia SM. 81
XXVII Falchi delle Baleari	18	Savoia SM. 79
	52	Savoia SM. 79
XXVIII Falchi delle Baleari	10	Savoia SM. 79
	19	Savoia SM. 79
XXIX Sparvieri	280	Savoia SM. 79
	289	Savoia SM. 79
XXX Sparvieri	281	Savoia SM. 79
	285	Savoia SM. 79
Pipistrelli delle Baleari	251	Savoia SM. 81
	252	Savoia SM. 81
XXXV	230	Fiat BR.20
	231	Fiat BR.20
	65	Breda Ba. 65
Experimental de Caza		Fiat G.50

* До 1937 г. авиация Иностранного легиона (Aviacion del Tercio), позже Легионерская авиация (Aviazione Legionaria).

СВОДКА О НАПРАВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ АВИАЦИИ ЗА ПЕРИОД С 28.IO.36 ПО OI.OI.38 г. [II, I3, 25]*

Дата	Тип самолетов	По аэродромам и авиабазам	Действия по наземным войскам	По железнодорожным узлам, переправам и поездам	По морскому флоту	По портам	По автоколоннам и войскам, сосредоточенным в глубине	Отражение воздушного противника	По экономическим объектам	На разведку	Всего
1936 г. Октябрь–ноябрь	СБ	29/120	10/30	2/14	–	–	4/39	–	–	–	45/203
	И-15, И-16	8/81	6/59	1/7	–	–	1/15	31/364	–	–	47/526
Декабрь	СБ	24/80	5/13	10/43	8/40	2/12	3/26	–	–	–	52/214
	И-15, И-16	8/81	25/163	–	1/10	–	–	21/352	–	–	55/606
	Р-5 ССС	13/106	15/191	–	–	–	12/146	–	–	–	40/443
1937 г. Январь	СБ	2/30	2/11	3/8	4/14	9/24	11/21	–	1/2	–	32/110
	И-15, И-16	–	16/153	–	–	–	–	12/256	–	–	28/409
	Р-5 ССС	–	15/114	–	–	–	–	–	–	–	15/114
Февраль	СБ	6/15	5/16	13/56	5/13	–	11/29	–	1/3	–	41/132
	И-15, И-16	6/24	31/290	–	–	–	–	19/372	–	–	56/686
	Р-5 ССС	–	5/72	–	–	–	–	–	–	–	5/72
Март	СБ	–	14/108	2/11	–	–	4/22	–	1/10	–	21/151
	И-15, И-16	1/2	63/602	–	–	–	3/28	26/441	–	–	93/1073
	Р-5 ССС	–	13/176	–	–	–	–	–	–	–	13/176
Апрель	СБ	4/12	11/73	8/36	5/16	1/3	7/30	–	2/11	27/32	65/213
	И-15, И-16	–	38/291	–	–	–	1/12	9/57	–	34/113	82/473
	Р-5 ССС	–	33/428	–	–	–	–	–	–	–	33/428
	Р-Зет	–	31/218	–	–	–	–	–	–	–	31/218
Май	СБ	–	9/50	4/25	1/8	5/42	4/10	–	23/72	9/15	55/222
	И-15, И-16	–	30/405	1/10	–	–	–	20/132	–	25/83	76/630
	Р-5 ССС	–	6/57	–	–	–	–	–	–	–	6/57
	Р-Зет	–	15/130	3/42	–	–	–	–	–	–	18/172
Июнь	СБ	9/86	17/283	–	–	–	1/8	–	–	5/10	32/387
	И-15, И-16	–	26/813	–	–	–	–	19/222	–	17/41	62/1076
	Р-5 ССС	–	4/10	–	–	–	–	–	–	–	4/10
	Р-Зет	–	15/379	–	–	–	–	–	–	–	15/379
Июль	СБ	14/107	41/526	3/15	4/10	–	1/9	–	2/13	15/43	80/723
	И-15, И-16	–	45/1260	–	–	–	–	21/326	–	40/157	106/1743
	Р-5 ССС	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Р-Зет	–	30/815	5/30	–	–	–	–	–	4/18	39/863
Август	СБ	14/79	2/18	–	3/18	1/1	3/22	–	2/11	34/59	59/208
	И-15, И-16	–	5/145	–	–	–	–	26/200	–	15/78	46/423
	Р-5 ССС	–	5/5	–	–	–	–	–	–	–	5/5
	Р-Зет	–	6/127	–	–	–	–	–	–	1/6	7/133
Сентябрь	СБ	3/21	6/66	–	1/2	–	1/6	–	–	18/20	29/115
	И-15, И-16	–	12/291	–	–	–	1/27	11/147	1/11	19/69	44/545
	Р-5 ССС	–	–	–	–	–	–	–	–	4/4	4/4
	Р-Зет	–	13/365	–	–	–	1/18	–	1/8	–	15/391
Октябрь	СБ	2/25	1/6	–	–	1/15	1/14	–	1/14	3/3	9/77
	И-15, И-16	1/64	12/556	–	–	–	–	23/128	–	3/9	39/757
	Р-5 ССС	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Р-Зет	–	8/198	–	–	–	–	–	–	–	8/198
Ноябрь	СБ	–	–	2/39	–	–	2/23	–	5/56	–	9/118
	И-15, И-16	–	3/56	–	–	–	1/34	10/76	–	27/90	41/256
	Р-5 ССС	–	–	–	–	–	4/4	–	–	–	4/4
	Р-Зет	–	2/36	–	–	–	1/18	–	–	–	3/54
декабрь	СБ	–	1/15	2/32	–	1/25	2/24	–	1/3	–	7/99
	И-15, И-16	–	25/625	–	–	–	–	23/399	–	25/91	73/1115
	Р-5 ССС	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Р-Зет	–	10/232	4/107	–	–	–	–	–	–	14/339
Всего		144/933	687/10477	63/475	32/131	20/122	80/585	271/3472	41/214	325/941	1663/17350

* Здесь и далее в приложении: в числителе – кол-во боевых вылетов, в знаменателе – кол-во самолето-вылетов.

ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ О ДЕЙСТВИЯХ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС ЗА ПЕРИОД С 28.10.36 Г. ПО 01.01.38 Г. [6]*

	По аэродромам и авиабазам	Действия по наземным войскам	По железнодорожным узлам, перегонам и поездам	По морскому флоту	По портам	По автоколоннам и войскам, сосредоточенным в глубине	Отражение воздушного противника	По экономическим объектам	На разведку	Всего
СБ	108/764	125/1165		49/279	31/121	20/122	55/275	–	39/195	106/182 533/3103
И-15, И-16	24/252	337/5619	2/17	1/10	–	7/116	270/3466	1/11	205/731	847/10222
Р-5 ССС	13/106	101/1083	–	–	–	16/150	–	–	4/4	134/1343
Р-Зет	–	130/2500	12/179	–	–	2/36	–	1/8	5/24	150/2747
Всего	145/1122	693/10367	63/475	32/131	20/122	80/577	270/3466	41/214	320/941	1664/17415

КОЛИЧЕСТВЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТО-ВЫЛЕТОВ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС ЗА ПЕРИОД С ИЮНЬ ПО НОЯБРЬ 1938 Г. [20]**

Месяц	СБ	И-15, И-16	Р-5 ССС	Р-Зет
Июнь	447	3469 (1707+1762)		178
Июль	422	2238 (1242+996)		133
Август	288	3184 (1645+1539)		293
Сентябрь	158	2804 (1094+1710)		133
Октябрь	125	2139 (954+1185)		157
Ноябрь	116	2327 (1020+1307)		207

ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ О ДЕЙСТВИЯХ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС ЗА 1938. [6]

	По аэродромам и авиабазам	По елезнодорожным объектамам	По морским кораблям и базам	По административно-политическим и экономическим объектам	Действия по войскам	Сопровождение бомбардировщиков	Прикрытие войск	Отражение налетов противника	На разведку	Не боевые полеты и перелеты	Всего
СБ	10/100	7/68	22/118	5/71	225/1866	–	–	–	50/120	9/118	328/2461
И-15, И-16	1/3	–	1/7	–	149/3563	288/6367	176/7401	183/3132	62/262	33/482	893/21217
Р-5 ССС	9/9	15/15	14/14	–	38/38	–	–	–	–	1/6	77/82
Р-Зет	–	5/63	4/33	1/9	94/1150	–	–	–	7/27	4/96	115/1378
Прочие	–	–	–	1/2	21/126	–	1/2	18/142	36/111	2/17	79/400
Всего	20/112	27/146	41/172	7/82	527/6743	288/6367	177/7403	201/3274	155/520	49/719	1492/25538

* Данные, как видно, расходятся с итоговыми данными вышеуказанной таблицы.

** В графах для истребителей в скобках указано кол-во вылетов для И-15 и И-16 соответственно.

ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ О ДЕЙСТВИЯХ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС ЗА ПЕРИОД С 28.10.36 Г. ПО 01.01.39 Г. [6]

Тип самолета	По аэродромам и авиабазам	По ж.-д. объектамам	По морским кораблям и базам	По административно-политическим и экономическим объектам	Действия по войскам	Отражение налетов противника	На разведку	Не боевые полеты и перелеты	Всего
СБ	118/864	56/347	73/361	44/266	405/3306	–	156/302	9/118	861/5564
И-15, И-16	25/255	2/17	2/17	1/11	957/23066	453/6598	267/993	33/482	1740/31439
Р-5 ССС	22/115	15/15	14/14	–	166/1271	–	4/4	1/6	222/1425
Р-Зет	–	17/242	4/33	2/17	226/3686	–	12/51	4/96	265/4125
Прочие	–	–	–	1/2	22/128	18/142	36/111	2/17	79/400
Всего	165/1234	90/621	93/425	48/296	1776/31457	471/6740	475/1461	49/719	3167/42953

ЛЕТЧИКИ, ОДЕРЖАВШИЕ ПОБЕДЫ НА 09.I2.I936 Г. [27]

По документам	Следует читать	«Хейнкель»	«Фиат»	«Фоккер»	«Юнкерс»
Часть Гринберга	*Эскадрилья Рычагова*				
Гринберг	Рычагов П. В.	3	2		1
Агафонов	Агафонов П. Е.	2			
Захаров	Захаров Г. Н.	0,5	0,5	1	
Мирошниченко	Мирошниченко Н. И.	0,5	0,5		
Казимир	Ковалевский А. В.	1			
Смельков	Шмельков Н. И.	3	0,5		
Артемьев	Артемьев Н. С.	1	0,5		
Хозе	Копец И. И.	2			
Педро	Ерлыкин Е. Е.	0,5			
Матюнин	Матюнин В. А.	2,5			
Комбрат	Кондрат Е. Ф.	0,5			
Хулио	Пумпур П. И.				2
Лакадье	Лакалье	1			
Дари	Дари	0,5			
Часть Колесникова	*Эскадрилья Колесникова*				
Денисов С. П.	Денисов С. П.	1			1
Колесников К. И.	Колесников К. И.	1			1
Черных С. А.*	Черных С. А.*	1	1		
Поляков П. В.	Поляков П. В.				0,5
Лесников	Лесников Д. А.				0,5
Околелов**	Околелов Я. Х.**	0,5			
Баланов Н. И.	Баланов Н. И.	1,5			0,5
Кузнецов П. Ф.	Кузнецов П. Ф.	0,5			0,5
Минаев А. И.	Минаев А. И.				0,5
Лакеев И. А.	Лакеев И. А.	0,5			
Путивко П. И.	Путивко П. И.	1			
Негореев А. Я.	Негореев А. Я.	1			
Кравченков	Кравченко И. И.		1		
Дубков	Дубков К. С.				0,5
Всего		26	6	1	8

*
** На счету, по другим документам, было уже 3 самолета.

По журналу эскадрильи И-16, на счету — 1 лично сбитый. Кроме этого, по журналу эскадрильи И-16, к этой дате за П. Харой числился 1 сбитый «юнкерс».

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ-ИСТРЕБИТЕЛИ, СВЕДЕНИЯ О СБИТЫХ САМОЛЕТАХ КОТОРЫХ ИМЕЮТСЯ В ДНЕВНИКЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ, ЖУРНАЛАХ ЭСКАДРИЛИЙ ЛИБО В ДОКУМЕНТАХ, ОТРАЖАЮЩИХ РЕЗУЛЬТАТ БОЕВОЙ РАБОТЫ

Ф. и. о.	Сбито самолетов			Примечание**
	Лично	Парой	Звеном/группой	
1. Еременко И. Т.	9			
2. Рычагов П. В.	8*			
3. Серов А. К.	8			
4. Грицевец С. И.	6			
5. Федосеев М. А.	5			
6. Черных С. А.	5		2 / –	
7. Вихров Т. Е.	4	1		
8. Колесников К. И.	4		– / 3	
9. Коробков П. Т.	4			
10. Степанов А. М.	4	1	8 / –	
11. Шмельков Н. И.	3*	1		4 + 2 парой
12. Хара П. И.	3*		– / 2	
13. Герасимов Н. С.	3			
14. Гусев А. И.	3	1		
15. Денисов С. П.	3		1 / 3	12
16. Жердев Н. П.	3			
17. Иванов П. С.	3		2 / –	
18. Ковалевский А. В.	3			
19. Костанди Н. И.	3			
20. Неделин П. И.	3			
21. Поляков С. Н.	3			
22. Путивко П. И.	3	1	– / 1	
23. Родин Ф. В.	3			
24. Семенко В. М.	3			
25. Сухорученко Ф. А.	3			
26. Якушин М. Н.	3			
27. Ярковой А. Н.	3		1 / –	
28. Агафонов П. Е.	2*			5 + 3 звеном
29. Дубков К. С.	2*	1		
30. Лакеев И. А.	2*	1	– / 1	
31. Матюнин В. А.	2*	1	– / 1	
32. Пумпур П. И.	2*			
33. Антонов Е. С.	2			
34. Богданов Б. С.	2			
35. Быковский С. Д.	2			
36. Волков В. С.	2			
37. Гурин М. М.	2	1	– / 1	
38. Емельяненко М. И.	2	4		
39. Капустин И. Е.	2			
40. Киселев Д. А.	2			
41. Копец И. И.	2			
42. Котров В. П.	2			
43. Ларионов Е. А.	2			
44. Лозыченко А. Г.	2			

* Данные неполные.

** Данные, сообщенные при личном общении с руководством ВВС.

Ф. и. о.	Сбито самолетов			Примечание
	Лично	Парой	Звеном/ группой	
45. Луковников С. А.	2			
46. Мастеров Г. А.	2			
47. Плыгунов С. Г.	2			
48. Попов В. Д.	2			
49. Пятин П. Е.	2		– / 2	
50. Свергун И. Т.	2			
51. Сидоренко А. И.	2			
52. Смирнов Б. А.	2			
53. Смирнов В. С.	2		1 / –	
54. Смоляков П. Е.	2			
55. Соболев Н. Г.	2			
56. Стариков А. Г.	2	2	2 / –	
57. Сухорябов В. В.	2			
58. Сюсюкалов Н. Т.	2			
59. Тарасов А. И.	2		1 / 3	
60. Федоров И. Е.	2			
61. Шестаков Л. Л.	2	1		
62. Шубиков А. В.	2			
63. Глушенков Н. Э.	10 (лично + парой)			
64. Акуленко П. С.	1*		1 / –	
65. Артемьев Н. С.	1*	1		
66. Баланов Н. Ф.	1*	2		
67. Виноградов Н. С.	1*			
68. Захаров Г. Н.	1*	2		
69. Кравченко И. И.	1*			
70. Кузнецов П. Ф.	1*	2	1 / –	
71. Мосейко А. М.	1*			
72. Никитин Н. П.	1*			
73. Романов А. Г.	1*			
74. Степанов Е. Н.	1*			
75. Ухов В. П.	1*		– / 2	
76. Финн И. А.	1*			
77. Шевцов П. Ф.	1*		– / 1	
78. Башмаков П. Д.	1	3		
79. Бураков С. Н.	1	1		
80. Буряк И. М.	1	3	1 / 1	
81. Девотченко И. Г.	1			
82. Долгий В. П.	1			
83. Журавлев Н. И.	1			
84. Косенков И. И.	1	1		
85. Ливанский Н. У.	1	2		
86. Матвеев В. И.	1			
87. Михайлов В. И.	1			
88. Негореев А. Я.	1			
89. Никитин Н. М.	1			
90. Околелов Я. Х.	1			
91. Осипов А. А.	1			
92. Романов Н. А.	1			
93. Серенко А .В.	1		3 / –	
94. Соборнов Г. А.	1			

* Данные неполные.

Ф. и. о.	Сбито самолетов			Примечание**
	Лично	Парой	Звеном/ группой	
95. Фомин Н. Я.	1			
96. Хованский И. А.		1		
97. Шипитов Я. В.	1			
98. Шубин Г. М.	1		1 / –	
99. Ерлыкин Е. Е.	0*	1	– / 1	
100. Кондрат Е. Ф.	0*	1	– / 1	3+3 группой
101. Лесников Д. А.	0*	2		
102. Минаев А. В.	0*	2	1 / –	
103. Мирошниченко Н. И.	0*	2		4+3 звеном
104. Морозов А. М.	0*		2 / 4	
105. Поляков П. В.	0*	1		
106. Багров В. В.	0	2		
107. Бутрым П. П.	0		1 / 1	
108. Зубарев С. П.	0	1		
109. Качан Г. Д.	0		2 / –	
110. Максимов Ф. Е.	0		? / –	
111. Мищенко И. П.	0		2 / –	
112. Плясов С. Х.	0	?	?	
113. Свиридов А. К.	0	1		
114. Семенов Н. В.	0		7 / –	
115. Сильверстов А. А.	0	1		
116. Сташков Н. И.	0		3 / –	
117. Бобров В. И.	?		– / 13	
118. Птухин Е. С.	?		1* / –	
119. Гончаров П. А.				3-4
120. Плетюхин А. В.				2+2 звеном
121. Кетов А. И.				2,5

* Данные неполные.
** Данные, сообщенные при личном общении с руководством ВВС.

ЗАЯВЛЕННЫЕ ПОБЕДЫ ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПРОТИВНИКА [122, 134, 135]

Типы самолетов	Немцы		Испанцы	Итальянцы**		Всего	
	Подтверждены	Не подтверждены	Подтверждены	Подтверждены	Не подтверждены	Подтверждены	Не подтверждены
И-16	149	26	94	242	73	485	99
И-15	91	17	126	240	34	457	51
СБ	39	4	13–14	48	11	100–101	15
P-5, P-Z	2	–	30	27	7	59	7
Potez	7	1	7	14	–	28	1
Delfin	–	–	2	–	–	2	–
Breuget	9	–	7	18	–	34	–
Nieuport, Luar	8	1	7	8	–	23	1
Другие	4	–	7	6	–	17	–
Неизвестного типа	5	16*	–	88	47	93	63
Dewuatin 371, 500, 510	–	–	–	10	1	10	1
Аэростаты			1	2	–	3	–
Всего	314	65*	294–295	703	173	1311–1312	238

* В том числе 13 побед, не вошедших в общий список побед «Легиона Кондор».

** По другим данным, всего 903 победы.

СООТВЕТСТВИЕ ЗАЯВЛЕННЫХ ПОБЕД ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «ЛЕГИОНА КОНДОР» ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ДОКУМЕНТАМ*

Ries K., Ring H. The Legion Condor					Документы РГВА			
Ф. и. о.	Победы				Самолеты		Победы	
	заявленные	подтвержденные	неподтвержденные	неизвестным статусом	сбитые лично**	сбитые в группе	не подтвержденные	непроверенные
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Molders Werner	15	14	1	–	5	9	3	–
2. Schellmann Wolfgang	12	12	–	–	4	7	1	–
3. Harder Harro	11	11	–	–	7	–	4	–
4. Boddem Peter	10	9	1	–	1	2	7	–
5. Ensslen Wilhelm	9	9	–	–	1	3	4	1
6. Oesau Walter	9	7	2	–	2	5	2	–
7. Seiler Reinhard	9	9	–	–	1	2	6	–
8. Bertram Otto	9	6	3	–	–	3	6	–
9. Ihlefeld Herbert	9	7	2	–	1	3	5	–
10. Mayer Hans-Karl	8	5	1	2	1	2	3	2
11. Knuppel Herwig	8	6	2	–	–	2	1	5
12. Balthasar Wilhelm	7	5	1	1	2	–	4	1
13. Eberhardt Kraft	7	5	2	–	–	2	–	5
14. Grabmann Walter	7	6	1	–	1	4	2	–
15. Tietzen Horst	7	5	2	–	–	2	5	–
16. Pingel Rolf	6	5	1	–	2	2	2	–
17. Schob Herbert	6	5	1	–	2	2	1	1
18. Rochel Kurt	6	6	–	–	2	4	–	–
19. Lutzow Gunther	5	5	–	–	2	2	1	–
20. Handrick Gotthard	5	1	1	3	1	–	1	3
21. Braunshirn Georg	5	4	1	–	–	–	5	–
22. Von Houwald Wolf-Heinrich	5	5	–	–	1	–	1	3
23. Lippert Wolfgang	5	5	–	–	1	2	2	–
24. Schlichting Joachim	5	5	–	–	–	3	2	–
25. Szuggar Willi	5	4	1	–	–	1	4	–
26. Trautloft Hannes	5	5	–	–	–	1	–	4
27. Heinrich Kurt	4	3	1	–	3	–	1	–
28. Woitke Erich	4	4	–	–	2	2	–	–
29. Henrici Oskar	4	3	1	–	2	1	–	1
30. Kuhlmann Erich	4	3	1	–	2	2	–	–
31. Menge Robert	4	4	–	–	1	1	2	–
32. Bonin Hubertus von	4	4	–	–	–	1	1	2
33. Flegel Norbert	4	1	3	–	–	2	2	–
34. Hien	4	3	1	–	–	2	2	–
35. Prestele Ignatz	4	4	–	–	–	2	2	–
36. Quasinowski Ernst	4	4	–	–	1	3	–	–
37. Redlich Karl-Wolfgang	4	1	3	–	–	1	2	1
38. Schumann August-Wilhelm	4	3	1	–	–	1	2	1
39. Hillmann	3	1	2	–	2	–	1	–
40. Seufert Bernhard	3	2	1	–	1	1	1	–
41. Staege Wilhelm	3	3	–	–	1	2	–	–
42. Stange Hermann	3	3	–	–	1	1	1	–

* Данные по победам немецких пилотов взяты из книги: Ries K., Ring H. The Legion Condor. P. 268–274.

** В категорию сбитых включены полностью уничтоженные самолеты и самолеты произведшие вынужденную посадку вне аэродрома (в т.ч. позже восстановленные).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
43. Awe Fritz	3	3	–	–	–	3	–	–
44. Bauer Josef	3	3	–	–	–	2	1	–
45. Bolz Helmut-Felix	3	1	2	–	–	–	2	1
46. Braunschweiger Heinz	3	1	1	1	–	1	1	1
47. Ebbighausen Karl	3	3	–	–	–	1	2	–
48. Fleischmann	3	3	–	–	–	1	2	–
49. Fozo Josef	3	2	1	–	–	1	1	1
50. Goy Rudolf	3	2	1	–	–	3	–	–
51. Honess Guido	3	3	–	–	–	1	2	–
52. Kaldrack Rolf	3	–	–	3	–	–	–	3
53. Keller Lothar	3	3	–	–	–	3	–	–
54. Marz	3	2	1	–	–	1	2	–
55. Muller Kurt	3	2	1	–	–	2	1	–
56. Sawallisch Erwin	3	3	–	–	–	1	2	–
57. Schott	3	3	–	–	–	–	3	–
58. Droste	3	–	–	3	–	–	–	2–3
59. Neumann Eduard	2	2	–	–	2	–	–	–
60. Bothmer Dietrich von	2	2	–	–	–	2	–	–
61. Bretnutz Heinz	2	2	–	–	–	1	1	–
62. Brucks Helmut	2	2	–	–	–	2	–	–
63. Freund	2	2	–	–	–	1	1	–
64. Keidel Wilhelm	2	1	1	–	–	1	1	–
65. Kull Gustav	2	2	–	–	–	2	–	–
66. Lojewski Alfred von	2	2	–	–	–	–	1	1
67. Muller	2	2	–	–	–	–	1	1
68. Rehahn Paul	2	2	–	–	–	–	2	–
69. Rempel Edgar	2	2	–	–	–	1	1	–
70. Rossiwall Theodor	2	1	1	–	–	1	1	–
71. Strumpell Hennig	2	2	–	–	–	1	–	1
72. Terry Ernst	2	2	–	–	–	2	–	–
73. Tornow Heinz	2	2	–	–	–	–	1	1
74. Grimmling	1	1	–	–	–	–	–	1
75. Konig	1	1	–	–	–	–	–	1
76. Metz Karl-Heinz	1	1	–	–	–	–	–	1
77. Hefter Ekkehard	1	1	–	–	–	–	–	1
78. Klein Alfons	1	1	–	–	–	–	–	1
79. Godecke Willi	1	1	–	–	–	–	1	–
80. Palm Werner	1	1	–	–	–	–	1	–
81. Hepe Hans-Jurgen	1	1	–	–	–	–	1	–
82. Heilmayer Franz	1	1	–	–	–	1	–	–
83. Janson Lothar von	1	–	1	–	–	1	–	–
84. Radusch Gunther	1	1	–	–	–	1	–	–
85. Gilsa Kurt von	1	1	–	–	–	–	1	–
86. Mratzek Ernst	1	1	–	–	–	1	–	–
87. Buhl Adolf	1	–	1	–	–	–	1	–
88. Resch Rudolf	1	1	–	–	–	1	–	–
89. Schulz Max	1	1	–	–	–	–	1	–
90. Brucker Heinrich	1	1	–	–	–	–	1	–
91. Greisert Karl-Heinz	1	1	–	–	–	1	–	–
92. Sigmund Leo	1	1	–	–	–	–	1	–
93. Adolph Walter	1	1	–	–	–	1	–	–
94. Lohrer	1	1	–	–	–	1	–	–
95. Ettling Arnim	1	1	–	–	–	–	1	–
96. Stark Alfred	1	1	–	–	–	1	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
97. Priebe Eckehardt	1	1	–	–	–	–	1	–
98. Meyer Willi	1	1	–	–	1	–	–	–
99. Ewald Wolfgang	1	1	–	–	–	1	–	–
100. Maurer Walter	1	–	1	–	–	–	1	–
101. Boer	1	–	1	–	–	1	–	–
102. Jaenisch Franz	1	1	–	–	–	–	1	–
103. Kroeck Hubert	1	1	–	–	1	–	–	–
104. Scholz Gunther	1	1	–	–	–	1	–	–
105. Unger Rudolf	1	1	–	–	–	–	1	–
106. Ehrig Hans-Jurgen	1	1	–	–	–	1	–	–
107. Gamringer Johann	1	1	–	–	–	1	–	–
108. Kiening	1	1	–	–	–	1	–	–
109. Lutz Martin	1	1	–	–	–	1	–	–
110. Fischer	1	1	–	–	–	–	1	–
111. Kolb Karl	1	1	–	–	–	–	1	–
112. Hormann Kurt	1	1	–	–	–	1	–	–
113. Rubensdorffer Walter	1	–	1	–	–	–	–	1
114. Halupczek	1	1	–	–	–	–	–	1
115. Herzog Gerhard	1	1	–	–	–	–	–	1
116. Reents Siebelt	1	1	–	–	–	–	–	1
117. Windemuth Heinrich	1	1	–	–	–	–	–	1
118. Nirminger Hans	1	1	–	–	–	–	–	1
	378*	314	51	13				

* Еще одну неподтвержденную победу одержал неизвестный пилот.

ПОТЕРИ ПРОТИВНИКА С 28.IO.36 ПО OI.OI.39 Г. ПО ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ДОКУМЕНТАМ [25]

Потери	Ю-51	Ю-52	Ю-86	Хе-51	Хе-70	Хе-111	Ме-109	«Фиат-32»	«Савойя-81»	«Капрони-111»	Неустановленного типа	Бомбардировщики	Истребители	Всего
В возд. бою	3	53	4	93	1	17	144	437	4		10	22	53	841
Бомбардировкой		40					2	5		12	65	25	5	154
ПВО	1	13	1	3		3		9	1		10	7	17	65
Сели на респ. территории		1		2		1	1	8	1			1		15
Всего	4	107	5	98	1	21	147	459	6	12	85	55	75	1076

ПОТЕРИ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС С 28.10.36 ПО 01.01.39 Г. ПО ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ДОКУМЕНТАМ (БЕЗ УЧЕТА САМОЛЕТОВ ИНОСТРАННЫХ КОНСТРУКЦИЙ, ДАННЫЕ ПО КОТОРЫМ НЕПОЛНЫЕ) [25]

Потери	СБ	И-15	И-16	ССС	Р-Зет	Всего
В возд. бою	35	88	112	4	19	258
Огнем с земли	13	9	1	5	9	37
Бомбардировкой	3	27	11	1	1	43
Аварии и катастрофы	13	67	62	11	26	179
Сели на вражеской территории	6	6	1	1	–	14
Всего	70	197	187	22	55	531

ВЫДЕРЖКИ ИЗ СТЕНОГРАММ БЕСЕД МЕЖДУ ЛЕТЧИКАМИ, ВЕРНУВШИМИСЯ ИЗ ИСПАНИИ, И РУКОВОДСТВОМ РККА, ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СОСТОЯВШИХСЯ В ЯНВАРЕ – АПРЕЛЕ 1937 г.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 89-106.

ШАРОВ (пилот «потеза», СБ. – *Примеч. авт.*): У «потеза» скорость небольшая: на высоте 270 – 275, по прибору 210 – 220.

<...>

АЛКСНИС (начальник ВВС РККА. – *Примеч. авт.*): Как они организуют засады? (Имеются в виду истребители противника. – *Примеч. авт.*)

ШАРОВ: Истребители у них расположены вблизи фронта. Когда идут бомбить в тыл, они вылетают после пролета и ожидают, чтобы встретить на обратном курсе. Если успевают, то стремятся атаковать при встрече.

АЛКСНИС: Ходили к цели и обратно по одному и тому же маршруту?

ШАРОВ: В большинстве случаев ходили по одному маршруту.

АЛКСНИС: Кто это вас так учил?

ШАРОВ: На СБ ходили по одному маршруту.

АЛКСНИС: Значит, вы ходили неправильно. Всякому военному человеку известно, что идти к цели надо в одном направлении, а возвращаться по другому маршруту, километров на 15 – 20 в сторону, и истребителям вас поймать будет трудно. Неправильно и то, что вы шли через Мадрид. Поэтому правильно вас обстреляла своя зенитная артиллерия, так как, очевидно, связь была налажена плохо.

Неправильно, если вы знаете о засадах истребителей у фронта, проходить туда и обратно одним и тем же маршрутом.

<...>

ГОРАНОВ (пилот «потеза», СБ. – *Примеч. авт.*): Давали задание на вылеты в одно и то же время. Вылетали в 7 часов и после обеда в 3 часа. Противник знал, когда можно было нас ждать.

<...>

ГОРАНОВ: Ошибка руководства была в том, что не делали разбора полетов. Приходят люди с боевого полета, надо узнать, что ценного. Этого совершенно не делали. Пришли, пообедали, и все. Если я спрашивал частным порядком, то только тогда и узнавал, но не было такого порядка, чтобы командиры собирали, говорили, как надо действовать, и т. д., обмена опытом не было.

<...>

ГОРАНОВ: Они (испанцы. – *Примеч. авт.*) иногда удивлялись, что мы не обедаем, работаем, пока не кончим работу. У них как час наступает – так обедать – у них за обедом пьют вино, затем спать, а потом работать.

<...>

АЛКСНИС: Судя по материалам, которые к нам попадают, И-16 прибыли туда позже на месяц, но как будто сбили немного меньше. Верно это или нет?

<...>

ГОРАНОВ: Над фронтом обыкновенно летали на полной мощности. Все, что можно было выжать из самолета и мотора, мы выжимали для того, чтобы пройти фронт.

<...>

ДЕМЕНЧУК (штурман «потеза», СБ. – *Примеч. авт.*): В отношении СБ как бомбардировщика. По-моему, он как бомбардировщик – очень слабый, не подходит. Он может хорошо уходить от истребителей, быстро проходить линию фронта, но как бомбардировщик нехорош, потому что берет мало бомб и бомбодержатели не приспособлены для различных калибров. Можно брать крупные калибры, а мелкие нельзя. Осколочные бомбы произвели бы больший эффект при бомбометании по самолетам на аэродроме, чем фугасные, потому что радиус действия фугасной бомбы менее 10 м, нужно попасть в самолет, чтобы его разбить, а у осколочных радиус действия больше.

<...>

ДЕМЕНЧУК: Когда долго летишь на СБ, болит спина, так как не на что опереться, а парашют сзади помог бы.

<...>

ПЕТРОВ (техник СБ. – *Примеч. авт.*): На аэродроме в Сан-Клименте, когда мы стояли, сняли 8 моторов. Хорошо, что в течение пятидневки шел дождь. Из двух эскадрилий летало 4 самолета, из общего числа 15 самолетов.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 112–127.

СТУРОВ (пилот СБ. – *Примеч. авт.*): Бомбардировочная нагрузка маловата. Мы чрезмерно нагружали машину. Полагается брать 500 кг, а мы брали 600 (6 бомб по 100 кг и горючее брали полностью).

Нам не разрешали бомбить по населенным пунктам, когда фашисты это узнали, так они стали туда забираться. Тогда нам разрешили бомбить населенные пункты.

<...>

СТУРОВ: Очень плохо, что не дают принимать самостоятельных решений в воздухе. Мы вот утром летали, затем дают второе задание, и летим опять с той же стороны, они нас и стреляют. Так подбили Романова. Если зайти с другой стороны Мадрида, это будет несколько лишних минут, зато они нас не поймают. А нам не разрешают это-

го делать. А если в воздухе принял самостоятельное решение, то приходится за это отвечать.

АЛКСНИС: Ограничивают инициативу?

СТУРОВ: Ограничивают. Даже в воздухе нельзя принять решение. Думаешь, если пробьют самолет, то потом будешь отвечать, почему не выполнил задание, как было приказано.

<...>

АЛКСНИС: Так, что радиостанции были в качестве лишнего балласта?

СТУРОВ: Почти так.

<...>

СТУРОВ: Сам полет не тяжел, а устаешь на аэродроме, так как все делаешь сам, бомбы подвешиваешь. Испанцы стоят и смотрят. Если он один, он не может подвесить бомбы к 4 самолетам сразу, приходится следить за подвеской, помогать ему, даже самому подтаскивать бомбы к машине.

<...>

СТУРОВ: Нужны осколочные бомбы для этой цели, а то даже 100 кг делают много шума, а толку мало.

<...>

АЛКСНИС: Как они вас атаковали?

ШМЕЛЬКОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): У них заведен такой порядок — как увидят, что один самолет оторвался от строя, они сейчас же набрасываются на него и атакуют и сразу же уходят. Интересная тактика выхода из боя — штопором, свободным падением или пикированием до земли. Получается впечатление, что самолет подстрелен и падает. Первое время мы их бросали. А потом, когда проследили, так стали гнать до земли. Во втором бою сразу до земли гнали. Стали одиночек ловить, поймаешь, стукнешь и смотришь, куда упадет машина. Как свалится или летчик прыгнет с парашютом, так этого бросаешь и ловишь другого.

АЛКСНИС: А как самолет И-15?

ШМЕЛЬКОВ: Самолет И-15 хорош для ведения индивидуального боя. Между прочим, дрались все время индивидуально. Только скорость у него мала. Хейнкеля не догнать. Фиат не уходит, а Хейнкеля никак не догонишь, перевернется и уходит. Мы-то ни разу не уходили: догонять пробовали — не догонишь. Зато вверх Хейнкель идет плохо.

АЛКСНИС: Вверх идет плохо, но уходит лучше. Значит, скорость горизонтальная больше.

ШМЕЛЬКОВ: Хорошо под конец научились мы их сбивать. Стараешься дать очередь по мотору, водяное охлаждение перебьешь, мотор перестает работать, и некуда им деваться. Так мы их и били. Иногда летчики прыгали с парашютом, а то падали до земли. В бою так — дашь очередь и смотришь: если машина перевернулась, значит, попал. Вот когда появились разрывные и зажигательные пули, стало легче.

<...>

АЛКСНИС: В основном были индивидуальные бои? Групповых не было?

ШМЕЛЬКОВ: Дрались всегда в одиночку, так что самому нужно было смотреть в оба, хорошо драться и стрелять. Дома мы не очень хорошо умели смотреть и видеть, а теперь оборачиваемся так, что весь стабилизатор видно.

Самолету И-15 нужно прибавить скорость, и тогда машина будет хорошая. Нужно также убрать Чайку и, пожалуй, шасси. Кроме того, машина слеповата. На высоте хорошо, а на бреющем ничего не видно.

<...>

АЛКСНИС: Сколько лично у Вас сбитых самолетов?

ШМЕЛЬКОВ: Сам сбил четыре, и два самолета сбили вдвоем.

АЛКСНИС: Выходит, по понятиям мировой войны, Вы уже «ас». Там ведь нужно было сбить не менее 5 самолетов.

<...>

ЛАВРОВ (н-к штаба ВВС РККА. — *Примеч. авт.*): Звено при атаке сразу расстраивается?

ШМЕЛЬКОВ: Моментально.

ЛАВРОВ: Потом уже не собираются?

ШМЕЛЬКОВ: Когда бой кончится, а мы никуда не уходили из боя, разгоним всех, тогда собираемся и идем домой.

ЛАВРОВ: А как в бой ходили?

ШМЕЛЬКОВ: Если по вызову, то поотрядно. У нас всего было 18 машин.

<...>

ЛАВРОВ: На каких дистанциях атакуете звеньями?

ШМЕЛЬКОВ: Когда атаковали звеньями, дистанция была 400.

ЛАВРОВ: А потом отваливаете?

ШМЕЛЬКОВ: А потом уходим.

<...>

ШМЕЛЬКОВ: Когда мы летали над Мадридом, солнце со стороны противника, и они ходят из-за него, чтобы их не было видно, и делают так: сделают первую атаку и уходят, а потом увидят одиночку и набрасываются на него. Как заглядишься, так все пропало. А мы их так атаковали: И-16 заходят на их территорию, подойдут с солнечной стороны и начинают стрельбу, они рассыпаются, тут мы их ловим и бьем.

АЛКСНИС: Значит, И-16 их атаковали и разгоняли, а вы их били? Если они рассыпаются, где лучше ходить — выше или ниже, где лучше видно противника?

ШМЕЛЬКОВ: Мы ходили ниже; вверх лучше видно, они же почти всегда ходили выше нас. Иногда мы идем, они нас видят, но проходят не атакуя.

<...>

БОГАЧЕВ (пилот Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*): По аэродромам действовали неудачно, так как не давали определенной цели. Дадут район. Например Торрихос, а где — восточнее или западнее — неизвестно...

Один раз нас сопровождали СБ в качестве наводчиков: они с высоты видят цель, а мы идем на бреющем, и нам цели не видно. Пока мы шли на

средней высоте, видели друг друга, а как перешли на бреющий полет — СБ нас потеряли и мы их тоже. В итоге — командир отряда, который хоть и летал много, заблудился, так как на бреющем он не летал. Мы отошли от цели километров на 70. На обратном пути прошли мимо аэродрома. Я от него отстал, за мной пошли остальные, так как горючее было уже на исходе, и пришли на аэродром.

<...>

ПЕТРАКОВ (пилот Р-5 ССС; — *Примеч. авт.*): о действиях ночью. Набираем 3000 м, заходим над Мадридом, сбавляем газ и атакуем...

Вылетали и бомбили звеньями, отбомбишь и уходишь, через 10 минут следующее звено. Высота 1000 м.

<...>

ЛАВРОВ: Связью пользовались?

ПЕТРАКОВ: Нет. Радиостанции стояли лишним грузом.

<...>

ЛАВРОВ: Маскировались как-нибудь?

ПЕТРАКОВ: Самолеты раскрашивали.

<...>

СТУРОВ: Не дают инициативы проявлять. В воздухе не можешь принять никакого решения. Выполняй только поставленную тебе задачу.

ШМЕЛЬКОВ: У нас наоборот, нам была предоставлена полная возможность проявлять инициативу. Иначе и нельзя.

<...>

АЛКСНИС: А как дерутся интернациональные летчики?

СТУРОВ: Два поляка хорошо работают, белогвардеец Иванов хорошо дерется. Один на диверсионные действия хорошо летал. Под Мадридом белогвардейцы хорошо дерутся в интернациональных бригадах.

БОГАЧЕВ: Но лучше всего дерутся немцы. Французы не летают.

<...>

АЛКСНИС: Когда будете работать в частях ВВС, так без всяких церемоний применяйте свой опыт, чтобы не только вы могли им воспользоваться, но и другие.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 128–144.

<...>

АЛКСНИС: На ту сторону фронта И-16 не ходили, не разрешали мы, не хотели, чтобы наш самолет попал в руки к противнику.

<...>

ЧЕРНЫХ (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Атаки Юнкерсов проходили так: идут Юнкерса, нам дают ракету, кто готов вылететь — взлетает, дает форсированный газ. Туда приходили не вместе (у кого мотор слабее, у кого сильнее), поэтому атака получается неравномерной.

<...>

АЛКСНИС: Кислородными приборами пользовались?

ЧЕРНЫХ: Нет, кислородными приборами не пользовались. Козырек (фонарь) не нужен, он закрывает обзор.

Как только бак пробит и потек бензин, хотя бы даже из заливного бачка, машина горит. Когда идет набор высоты — ничего, а как по прямой идешь — горит, так как бензин по фюзеляжу не стекает. Шасси хорошее. Вооружение нужно увеличивать.

САКРИЕР: Может, скорострельный поставить? (Имеется в виду пулемет СН, конструкции Савина и Норова, превосходивший по скорострельности ШКАС. — *Примеч. авт.*)

ЧЕРНЫХ: Самое лучшее — пушечку. Из пулемета хорошо стрелять трассирующими и зажигательными пулями.

РАФАЛОВИЧ (н-к отделения 2-го отдела штаба ВВС РККА. — *Примеч. авт.*): Вы как стреляете?

ЧЕРНЫХ: Одна простая, две зажигательных.

САКРИЕР: Мы вам давали трассирующие.

ЧЕРНЫХ: Это у И-15.

АЛКСНИС: Значит, у вас трассирующих не было?

ЧЕРНЫХ: У нас зажигательные.

ПОЛИКАРПОВ (конструктор самолетов И-15, И-16. — *Примеч. авт.*): Бьете по прицелам?

ЧЕРНЫХ: По прицелам со всеми поправками.

САКРИЕР: Пулеметы надежно действуют?

ЧЕРНЫХ: Простыми действуют без задержки. Когда появились зажигательные, они немного длиннее, стали ленты рваться, и были перекосы, пулемет ломается; там еще были зажигательно-бронебойные.

САКРИЕР: Значит, нужно увеличивать скорострельность и количество пулеметов.

ЧЕРНЫХ: Обязательно.

САКРИЕР: У вас патронов хватает на вылет?

ЧЕРНЫХ: Если стрелять грамотно, то остается. Но если стрелять, как испанцы — с 1000 м, то на вторую атаку уже не хватает.

САКРИЕР: В среднем какая очередь?

ЧЕРНЫХ: У меня, если за 400 м, 4–8, а когда ближе, тогда штук по 30.

САКРИЕР: Как с набивкой патронов в звенья?

ЧЕРНЫХ: Научились набивать вручную, только патронов давайте.

АЛКСНИС: А тульские машины не попали?

ЧЕРНЫХ: Не попали. Мы вручную набивали.

МИРОШНИКОВ (директор авиазавода № 21, производившего И-16. — *Примеч. авт.*): Мы давали пять машин с четырьмя пулеметами.

ЧЕРНЫХ: Они в Брянске. Мне на ней пришлось сделать только один полет на высоту. Больше я на ней не летал. Электроспуск надо сделать.

МИРОШНИКОВ: Я дал пять машин, Тархов говорит, хорошие, а НИИ забраковало.

ЧЕРНЫХ: Запчастей не хватает.

САКРИЕР: А если поставить скорострельные, это не помешает?

ЧЕРНЫХ: Если будет стоять 4 пулемета, это значит, что идет два самолета и кучность выше.

САКРИЕР: А если два пулемета поставить еще, но не скорострельных?

ЧЕРНЫХ: Тогда лучше пушку через винт.

<...>

АЛКСНИС: А как запуск?

ЧЕРНЫХ: Нас спасали только стартеры.

МИРОШНИКОВ: В 1936 году хотели дать воздух, потом прекратили. По-моему, нужно опять давать.

ЧЕРНЫХ: Потом нужно улучшить обзор назад.

ПОЛИКАРПОВ: Мы вам зеркало поставим.

ЧЕРНЫХ: У нас научились так смотреть — смотришь налево и видишь правую консоль стабилизатора.

<...>

ЧЕРНЫХ: Радио снять.

АЛКСНИС: Без радио летать нельзя. Если ведущего сбили, то как без радио разговаривать.

<...>

СЕМЕНОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Преимущество И-15 во время боя: когда мы входим в вираж, он (Не 51. — *Примеч. авт.*) в бой не вступает, мы видели, что, когда мы делаем левый вираж, он левого виража не делает, не может. Делает только правый. Потому, когда заходишь на левый вираж, он уходит опять переворотом со снижением.

<...>

СЕМЕНОВ: Из боя не уходили. На И-15 Хейнкеля не догнать, но мы имели преимущество — самолет быстро идет вверх, если дать полный газ. Мы этим и спасались. Сразу вверх уйдешь, он и остался.

<...>

СЕМЕНОВ: У меня машина сильно перегружается, от пикирования и большой скорости люфты получаются, элероны шатаются и рули поворота, и потом при пикировании, при скорости 350 км и больше, машина начинает рыскать. Смотришь, как бы прицел не отскочил на этой скорости. Стрелять уже нельзя. При больших углах пикирования смотреть в прицел нельзя — качается. Мы сами ставили растяжки спереди и сзади.

<...>

СЕМЕНОВ: В отношении пулеметов. Хорошо было бы сделать им охлаждение или вынуть на поверхность, а то они в фюзеляже. И главное, от чего страдали — это запуск. Имели всего 3 стартера и не успевали запускать. Можно даже обезьянкой запускать, но металлический винт тонок, мнется.

<...>

ЧЕРНЫХ: Бывают случаи, что не хватает патрон. Мы схватились драться, дали 2 очереди, пулемет отказал, не стреляет, я пикирую — не стреляет, выхожу из атаки — оказывается, обрыв ленты. На резких разворотах ленты обрываются.

<...>

ЧЕРНЫХ: Пушки иметь хорошо. Противник боится их.

<...>

ЛИНДЕ (пилот СБ. — *Примеч. авт.*): Рации испытать не удалось, как была запакована, так и стоит.

<...>

ЛИНДЕ: Я сам сделал кассету. Желательно на всех СБ сделать кассеты. А то, если берешь бомбы по 50 кг, получается недогрузка.

<...>

АЛКСНИС: Вы недооцениваете кислородный прибор.

ЧЕРНЫХ: Очень загрузка машины большая. В данной войне он не нужен.

<...>

ХРОМЦОВ: Большим недостатком является мотор. Работает самое большое 20 часов, а потом приходится снимать... Электропроводка на первых машинах выдерживала 20 часов, а потом все время возились с электропроводкой.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 145–155.

ВОРОБЬЕВ (штурман СБ. — *Примеч. авт.*): Сейчас мы возим радиостанции как лишнюю нагрузку. Связи никакой нет. Ты летишь, а на земле ничего о тебе не знают.

<...>

СТЕРЛИГОВ: Вы проходили в Ейской школе всякие способы маневрирования: по высоте, свободный маневр и т. п. В какой степени это применимо в боевой обстановке и какой способ наиболее подходящий?

ВОРОБЬЕВ: Если бы инициативу давали летчику, тогда можно было бы проверить. Но нам никакой инициативы не давали.

АЛЕКСЕЕВСКИЙ (н-к 1-го отдела штаба ВВС РККА. — *Примеч. авт.*): Кто же ставил такие задачи?

ВОРОБЬЕВ: Мы не имели права менять маршрут. Когда появилась зенитная артиллерия и мы привезли пробоины, мы стали менять маршруты и уходить от зенитного огня.

СТЕРЛИГОВ: Вам применить свои знания не пришлось?

ВОРОБЬЕВ: Нет, не давали.

<...>

АЛЕКСЕЕВСКИЙ: Радиосвязью занимались?

ВОЛОДИН (стрелок «потеза», СБ. — *Примеч. авт.*): Там ее не было. Когда я летал над аэродромом, там начальник связи сказал: действовать только позывными.

АЛЕКСЕЕВСКИЙ: Но рации были исправны?

ВОЛОДИН: Да. Я говорил с другими — никто радиосвязь в полете не держал.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 156–175.

ШАХТ (к/э СБ. — *Примеч. авт.*): Большинство наших атак на южном участке фронта было со стороны солнца, всегда с тыла противника под 90°.

<...>

ШАХТ: За последнее время мы получили много заданий на разведку аэродромов, скоплений

войск и т. д. Мое мнение, что СБ как разведчик негоден. Мы летали впустую. Мы летали звеном, но это не годится, так как один самолет ведет, а ведомые должны за ним держаться. Если идет противник, то в бой вступить нельзя. Лучше всего производить разведку на 1500 – 1800 м, но скорость 170 – 180 км – большая, ни летчик, ни летнаб не могут определить, что на земле – скопление войск, танки или что другое, даже замаскированные самолеты нельзя определить, а вниз не видно. С высоты 2000 м не разобрать – идет ли колонна или автомашины. Аэродром обнаружить можно, но тип самолетов на них нельзя. Разведка войск – простое отбытие номера. Фотоаппаратов нет. Только 3-го числа я получил из Валенсии фотоаппарат английский, очень маленький, небольшой вес, простой в обращении и очень хороший. Их купили во Франции и Англии и доставили нам, но при мне еще не установили, так как не нашли места – кому дать: стрелку, но он не видит вниз, а у штурмана и так много работы – стрельба, бомбометание.

По части бомбометания и оборудования. 6 бомб – очень мало, да еще фугасных, так как осколочных у нас нет крупного калибра. А если брать 25 кг и лететь в тыл противника – этого недостаточно. От фугасного огня больше дыма, толку мало. От 100 кг фугасной бомбы воронка 4х5 м получается, а сверху висели провода и столбы стояли, и все осталось цело.

Один испанский экипаж сбросил на своей территории бомбы, а доложил, что на территории противника.

От 100 и 50 кг бомб впечатление неважное. Мы очень много бросали, но зря. Воронки глубокие получаются, а все стоит на месте.

Я дал задание инженеру по вооружению Лещинскому установить бомбодержатели еще для 4 бомб. В конце декабря мне привезли один экземпляр этого бомбодержателя. Я испытал его, летая на фронт. Действовал по земным войскам и аэродромам. Эти 4 бомбы 10 кг сделали больше дела, чем все остальные. Очень простое управление, но эффекта больше.

<...>

ШАХТ: Вопрос связи самолета с землей. Связь, как правило, на скорости свыше 240 км отказывает.

АЛКСНИС: Это внутри экипажа.

ШАХТ: СПУ свыше 240 км очень плохо слышно, остаются одни сигналы маневрированием на любой высоте. Настолько большой шум, что ничего не разобрать. На боевом курсе, когда атакуют истребители, связь хоть и работает, но ничего не слышно. Еще хуже связь с задним стрелком. Приходилось применять кустарный способ – сигнальные огни, но он себя не оправдывал.

<...>

ШАХТ: Я с первого же полета поставил вопрос о том, что стрелок не может защищать только свою шкуру. Для этого я ввел перекрестный огонь – правый пеленг обстреливает истребителей, которые идут с левой стороны, а левый пеленг – обстреливает правую сторону. Это в том случае, если идут клином. Испанцы этого не выдерживали, и нашим приходилось защищать и себя и других, поэтому попаданий мы имели очень много от истребителей противника.

АЛКСНИС: В задней точке приходилось стрелять под углом 45°?

ШАХТ: Установка У2 (турель ТУР-7, устанавливаемая на самолете У-2. – *Примеч. авт.*) этого не выдерживает.

<...>

ШАХТ: Юнкерса летают часто безнаказанно, так как сообщают нам, что летят Юнкерса истребители вылетят, ходят, ходят, а Юнкерсов нет, а как только истребители уйдут, Юнкерса и бомбят Мадрид.

<...>

ШАХТ: Последний вопрос – над Мадридом наш стрелок сбил истребителя, я представил экипаж к награждению, а тут получилось, что поощряли всех, и за что конкретно – не чувствуется. Один летал 50 часов, а другой 9 часов. Я был как раз в Валенсии, когда объявили о награждении. Мне звонили ночью. Было собрание, и все мы возмущались, что наш летчик Несмиянов награжден орденом Ленина, когда он летал 4 раза, а другой, как Линде, который работал гораздо лучше, награжден орденом Красного Знамени.

<...>

ШАХТ: Единственная машина, которая показала себя с хорошей стороны, – это СБ. У них таких самолетов нет. Если сделать лучше бензобаки и снять ленты, то это будет очень хорошая машина, даже в том случае, что атака вперед недостаточна, так как передняя атака очень короткая.

Связь нужна лучше. Бомбовую нагрузку нужно пересмотреть.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 240. Л. 188–198.

Тов. ШАХТ: О боевых точках СБ. Нас здорово обидели, сняли с СБ ШКАС и поставили ДА.

Тов. АЛКСНИС: Они потом поставили у себя ШКАС. Мы штурмовикам дали 30 штук запасных пулеметов ШКАС.

Тов. ВОРОШИЛОВ (нарком обороны СССР): Мы сначала не хотели давать.

Тов. ГАМАРНИК (н-к Политуправления РККА. – *Примеч. авт.*): Ни одного не попало противнику в руки?

Тов. АЛКСНИС: Попало со штурмовика. А на СБ и на И-16 ни одного к ним не попало.

<...>

Тов. ШАХТ: Кроме Хейнкелей и Фиатов, они, по-видимому, имеют еще машины, обладающие большой скоростью, т. е. 320 км (имеется в виду приборная скорость, меньшая, чем реальная. – *Примеч. авт.*). У немцев тоже есть лучшие машины.

Тов. ВОРОШИЛОВ: Если и есть, то в опытных экземплярах или в небольшом количестве. Если

бы у них были такие машины, они не задумывались послать эти самолеты, хотя бы для испытания.

Тов. ШАХТ: Вероятно, одна машина и была на испытании, которая нас обстреляла. Это двухместный самолет, примерно такого типа, как СР (скоростной разведчик, опытный самолет. — *Примеч. авт.*), моноплан. По-моему, это немецкая машина. Вторая машина под тип ДИ-6 с большим обзором. Эта машина тоже нас обстреливала. Они появились раза 2—3, потом исчезли.

<...>

Тов. ШАХТ: После того как мы имели попадания в фюзеляж, мы сделали стальное сиденье с вырезом для головы.

<...>

Об этом нужно сказать конструкторам, пусть они подумают над этим. Затем нужен надежный компас.

Тов. ШАХТ: В середине аэродрома я сделал огород, чтобы замаскировать аэродром.

<...>

Тов. ШАХТ: Служба связи и наблюдения у них поставлена очень хорошо. Никаких опозданий у них нет. А у нас, наоборот, никакой связи. Сработанность истребителей и бомбардировщиков плохая. Не было случая, чтобы мы действовали одновременно — истребители приходят обязательно с опозданием.

<...>

Тов. ШАХТ: Задание на вылет я давал утром. Если я вечером получал задание, я летный состав не будил. Поднимал только начальника штаба и своего штурмана и лично разрабатывал задание. А утром его давал летному составу. Если давать задание с вечера, то летный состав плохо отдыхает, не спит, видят сны, как говорят, «психуют». Ко мне приезжали Смушкевич и Златоцветов. Они приказали давать задание с вечера. Я один раз выполнил их приказание, а потом отказался от этого. Нужно, чтобы летчик шел на задание со свежими силами, отдохнувший.

<...>

Тов. ЧЕРНЫХ: Они перелетят фронт, сбросят бомбы и уходят, а нам запрещено было переходить линию фронта, чтобы не было вынужденных посадок на территории противника.

<...>

Тов. ЧЕРНЫХ: Плохо, что И-16 не может драться на виражах. Тогда приходят И-15, мы взаимодействуем с ними. Противник уходит от нас вверх, так как И-16 при наборе высоты теряет скорость. Мы действуем только по прямой. Вверху их ловят И-15.

<...>

Тов. ЧЕРНЫХ: Несмотря на то что нас сверху прикрывали И-15, мы еще свое звено засылали вверх, а остальные ходят отрядом по 6 штук.

<...>

Тов. ЧЕРНЫХ: Эклипсы (система самозапуска самолета. — *Примеч. авт.*) нужно заменить. Если ночью было — 8°, то мотор не запустить. Нужны стартеры.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 244а. Л. 32—37.

ПРОКОФЬЕВ (штурман СБ. — *Примеч. авт.*): Хорошо действовала наша авиация под ТЕРУЭЛЕМ, но пехота ее не поддержала. Штурмовики своими действиями позволяли занимать позиции противника без единого выстрела. В воздухе беспрерывно дежурили 2 СБ, с тем чтобы найти резервы противника и вызвать для их атаки всю авиацию. Однако у противника резерва не оказалось.

<...>

БАРАННИКОВ (пилот Р-5. — *Примеч. авт.*): Вооружение самолета ССС количественно хорошее, но монтаж и работа бомбосбрасывателей и пулеметов неудовлетворительна: громоздки, сложны и довольно часто отказывают.

<...>

ГОВРЯТ (штурман Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*): На скорости 220 км в час стрелять из турельного пулемета ЗС нельзя — его не повернешь.

<...>

САХРАНОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Мы устанавливали броню на истребителе на сиденье. Надо сделать постоянную броню сиденья, спины и затылка.

<...>

ПРОКОФЬЕВ: Управление и постановка задач неудовлетворительная. Дают по шаблону.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 244а. Л. 84—114.

АЛКСНИС: Вначале летали без прикрытия истребителей? Ходили, как у нас на маневрах?

СТАНПАКОВ (пилот Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*): Да, совершенно так, как на маневрах, по два часа ходили над их территорией, и ничего. Потом мы потеряли двоих...

Потом перешли на ночные полеты. Приемы атаки были такие. Мы больше заходили на световые ориентиры и потом по расчету времени, по курсу, а если ночь светлая, то и по линии фронта.

Чтобы не попасть по своим, выкладывались мигающие огни, зажигали костры, но это себя не оправдало. В основном же больше бомбили по расчету времени, оставляя небольшой запас.

<...>

ЗИМОВЕЦ (пилот Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*): Мы вылетели утром искать истребительный аэродром, который должен был быть, по предположениям, в районе Торехос. Точными данными мы никогда не располагали и случайно натыкались. Искали мы его минут 60 с лишним, пока не разбудили истребителей. У них фронт спит с 4—6, особенно в тылу спят, никто не работает. Сейчас, конечно, перестраиваются, но тогда можно было бить прямо беспощадно, если бы знать задание, что тут находится аэродром, можно было лететь утром и бомбить, как на полигоне. Но, к сожалению, не знали. У них, видимо, есть дежурные истребители на аэродромах. Один дежурный взлетел, тогда мы видим: идет поезд, и бросили на него бомбы, но тоже неудачно. Бом-

бометание с 200 м не особенно у нас отработано, потому здорово промазали. Бомбили клином, причем ходили двумя звеньями — звено за звеном в кильватере. 2 вагона загорелись, но этого недостаточно, конечно.

<...>

ЗИМОВЕЦ: Часто отказывали пулеметы турельные, что очень печально. Получается преимущественно обрыв ленты. Это основной недочет. Истребитель очень быстро схватывал момент, когда обрывается лента и летнаб начинает копошиться и не стреляет. На этот самолет лезут в упор. Пикируют метров до 50. А когда видят, что стреляет, то ближе чем на километр не подходят. Пикнут и обратно.

<...>

КЕТОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Сухопутное командование плохо знает авиацию. Бывают нелепые приказания, например вылететь на аэродром на открытой местности в 4—5 км, от фронта, когда видна артиллерия противника. Туда нас хотел посадить т. Янсон.

<...>

ПУТИВКО (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Хорошо было бы пушку, но обязательно через винт. В крайнем случае крупнокалиберный пулемет через винт, из которого можно стрелять на ближние дистанции.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 224. Л. 119—179. (05.04.37 г.)

ЕРЛЫКИН (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Мы в первое время никакой тактики для себя не могли придумать. Прилетали самолеты, и мы набрасывались на них, как собаки. Немцы видят, что дело плохо, сразу отвесное пике и уходят. Тогда мы нападали на другой самолет. Вообще, у нас было принято набрасываться на одного-двух, сбивать к земле и тогда подниматься кверху на других. Мы всегда ходили кучкой, никогда не разбрасывались.

<...>

ЕРЛЫКИН: На опыте первых боев мы решили не уступать ни в коем случае воздуха и в последующих боях стали набрасываться первые и выработали свою тактику.

У нас было четыре звена — четверка ведущая, четверка замыкающая, по две тройки справа и слева. Одна из троек была значительно выше, патрульной охраняющей.

<...>

ЕРЛЫКИН: Был такой случай, когда прилетел один, свалился на нас и сразу смылся. Мы ничего не предприняли, чтобы его поймать, близко были от линии фронта, а нам было запрещено ее перелетать.

<...>

ЕРЛЫКИН: В облачную погоду погибли Тархов и Бочаров, и трудно установить, от чего они погибли.

<...>

ЕРЛЫКИН: Мы к концу декабря очень хорошо сработались с И-16. Очень редко потом стали терять своих людей.

<...>

ЕРЛЫКИН: Однажды мне в Гвадалахаре попался танк. Пуль был полный комплект — бронебойных, зажигательных и т. д. Я стал думать, есть ли у танка пулемет, который стреляет вверх. Если есть, опасно, собьет и некрасиво получится — сбил с танка. Так до сих пор и не знаю. Я на 1000 м сделал несколько атак, у него взорвался бензобак, он остановился. Не знаю, наш или чужой.

<...>

АЛКСНИС: Один вопрос. Чем объяснить, что наши сбили довольно много истребителей и так мало Юнкерсов, многомоторных самолетов, — большой их живучестью или чем-то другим? По донесениям, в воздушном бою сбили 3—5—7 Фиатов, Хейнкелей.

ЕРЛЫКИН: Живучесть Юнкерса — первая причина. Три мотора воздушного охлаждения с максимальной скоростью 280 км/час. Самолету с равной скоростью трудно вести с ним бой. Во-вторых, довольно большая машина при малом количестве экипажа, всего 4 человека, из них 2 летчика.

<...>

МАТЮНИН (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Я летал много, а попал на И-15. И-16 летают, волнуешься, хочется перейти на И-16, а не дают.

И на И-15 весело драться, выходить из боя тяжеловато, если прижмут, будешь убегать.

<...>

ТАРАСОВ (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Мы сразу решили, что Юнкерсов надо встречать в лоб. Мы стреляли всегда навстречу Юнкерсу только в лоб.

<...>

ТАРАСОВ: Сзади на Юнкерса нельзя атаку делать, там мощный огонь.

<...>

ТАРАСОВ: И-16 вообще хорошо дерется с Хейнкелями. И-16 драться может. Приходилось на вираж становиться. Идет неплохо. Хейнкеля, может быть, догнали бы И-16, неизвестно, кто кого догнал бы на вираже и стал бы в хвост; самое главное, что нужно делать один вираж, так как на 2—3-м вираже кто-нибудь снимет. Они избегали виражей, как правило. Делали разворот и уходили вниз змейкой, градусов 15—20, не больше 30. Очень тяжело его сбить в этом случае.

<...>

СОКОЛОВ (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Ракета, надо собираться, прилетаем, они уже бомбят. Какие тут могут быть клещи. Сразу первое попавшееся звено. Иногда ввязывается один самолет, бьет, потом тройка идет, бьет. Если бы они пришли в тыл километров на 50, было бы другое дело.

<...>

ТАРАСОВ: Еще хочу отметить, что хорошо было бы иметь или пушечки, или крупнокалиберные пулеметы. Часть их пошла бы на тяжелые, а часть на истребители.

<...>

АЛКСНИС: Сколько вы там пробыли?

ТАРАСОВ: Около 5 м-цев.

АЛКСНИС: Здорово измотались, чувствуете, что надо отдохнуть?

ТАРАСОВ: Нас больше изматывало ожидание ракеты. Ночная бомбардировка не давала полного отдыха.

АЛКСНИС: Выходит, ночная бомбежка — великое дело.

ТАРАСОВ: Приходилось уезжать, берешь автобус — и в горы. Заберешься в горы, там не до спанья, интересно посмотреть.

<...>

СОКОЛОВ: ...а последнее время — возьмешь ручку на себя, ничего не видишь, тошнота поднимается.

<...>

СОКОЛОВ: Я слыхал разговорчики до нашего отъезда, что И-15 собираются сдать в школы.

АЛКСНИС: Даже сняли с производства. Сейчас производство восстанавливаем, несколько меняем машину в связи с пожеланиями, которые тут высказывали. Тот И-15, на котором вы летали, изменен против того, который был раньше в строю, — и шасси усилено, и баки другие. У вас, наверное, не текли баки?

ЕРЛЫКИН: Нет.

АЛКСНИС: Скорость ему дадут 420.

МАТЮНИН: Тогда его укреплять надо, он развалится.

<...>

ОКОЛЕЛОВ (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Ничего так не боялись, как боялись зенитной артиллерии. Когда перед носом появляется черный дым, это морально убивает.

Почему пугает большой черный дым? Потому что это немецкая зенитная артиллерия.

<...>

МИНАЕВ (пилот И-16. — *Примеч. авт.*): Лучше всего атаковать Юнкерса, не дойдя до них, с переворотом свалиться в отвесное пикирование.

<...>

МИНАЕВ: Во время атаки Юнкерсов нельзя ни в коем случае проходить под ними, они осыпают градом пуль. Они стреляют под углом 45°.

<...>

СОКОЛОВ: В отношении альдиса. В нашей установке видно полмотора, это очень стесняет. Наводишь — и самолета кусочек, и мотора кусочек.

Кроме того, плохи крепления. Приходится на месте делать какие-то расчалки, кустарничать, тогда как это можно было бы сделать заводским путем.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ (к/э СБ. — *Примеч. авт.*): Скажу относительно применения СБ. Применение СБ, я считаю, в большинстве случаев было неправильным. Бомбили по фронту, но задачи зачастую ставились очень неграмотно, никакой выучки не чувствовалось у многих к-ров, хотя большинство из них окончило Академию или учились в Липецкой школе.

Были случаи, когда задачу ставили таким образом: бомбить отдельно стоящий домик северо-западнее Каса-дель-Кампо.Требуется 3 с-та СБ. И все. А сколько километров — хотя бы указали.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Никакого руководства сверху в отношении того, какие лучше всего строи или порядки, в отношении обеспечения того, чтобы как можно было меньше потерь, мы не видели, это, наверно, говорил и Шахт.

Организация у нас как будто была большая: считается штаб авиации, потом имеются штабы групп, потом штабы эскадрилий. Штаб авиации не принимает решение как штаб авиации, а принимает решение, которое должен был бы принять командир н/отряда: указывает маршрут, сколько самолетов и куда сколько сбросить бомб.

АЛКСНИС: Это Смушкевич дает задания?

ХОЛЬЗУНОВ: Да, Федосеев, начальник штаба. Я на штабе потом остановлюсь (информация о работе штаба в стенограмме отсутствует. — *Примеч. авт.*).

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Управление в воздухе производится эволюциями самолета. Для того чтобы наладить связь, нужно посадить туда человека, который сидел бы исключительно на связи. Ни в коем случае нельзя, чтобы был стрелок и радист. Он должен следить за воздухом.

АЛКСНИС: А для чего нужно радио?

ХОЛЬЗУНОВ: А если эскадрилья идет, нужна связь.

АЛКСНИС: Будут перехватывать. Ваш полет засекут и определят точно, на каком месте вы находитесь.

ХОЛЬЗУНОВ: Тогда еще лучше, если от него отказаться. Мы так и делали, потому что радио у нас не работало, так как стрелки были заняты своей непосредственной работой.

АЛКСНИС: Плохо, если стрелка убьют?

ХОЛЬЗУНОВ: Очень плохо. СБ — слепая машина.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Командир группы не летал. Взять Златоцветова и Гусева — руководят, а руководить нечем.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Истребители говорили, что плохая информация пр-ка. Никаких оперативных сводок, ничего нет, не знаешь зачастую результатов воздушного боя. Нужно получать опыт — как атакуют они наших, как они дерутся. Этого совершенно не было.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Радио (у шпионов. — *Примеч. авт.*) работает хорошо. Когда наши пароходы приходили в Картахену, радио передавало, когда пришли, какие пароходы. Одну станцию мы нашли в Картахене, а второй до сих пор не нашли.

АЛКСНИС: Значит, не всегда можно засечь.

ХОЛЬЗУНОВ: От специалистов зависит, кто как умеет засекать.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Результаты бомбометания у нас были следующие. Первое время штурмана очень плохо учитывали и в большинстве случаев бомбили с перелетом. Потом уже, примерно после 10-го полета, стали уточнять.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Сиденье летчика на СБ необходимо переделать, ноги высоко стоят, затекают, если часа 4 полетать, трудно стоять на ногах. Уж мы подкладывали на сиденье чехлы, тогда ногам удобно, а голова в фонарь упирается. Все летчики на это жалуются.

Можно их сделать бронированными, мы приспосабливали снизу и сзади сталь, нашли хорошую.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Мы устанавливали дополнительные бомбодержатели на 4 бомбы 10 кг.

АЛКСНИС: А 25 кг?

ХОЛЬЗУНОВ: Не подходят — длинные очень.

<...>

ХОЛЬЗУНОВ: Со мной был с самого начала белогвардеец Крыгин, Михаил Андреевич, летчик. Летает 22 года. С самого начала мятежа перелетел на сторону правительства и работал у нас. Последнее время летал на Р-Зет. Работал у Гусева. Он грамотный, ему обещали, что он сюда поедет. Работает очень хорошо. Он помог бы здесь в качестве переводчика (речь шла об обучении испанцев в летных школах Советского Союза. — *Примеч. авт.*). Он хорошо знает высшую математику, теорию авиации и т. п. С нею плохо обстоит у испанцев дело, никакой координации движений.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 224. Л. 180–206. (10.04.37 г.)

АЛКСНИС: Скажите, т. Денисов, сколько с-тов Вы сбили?

ДЕНИСОВ (пилот, к/о И-16. — *Примеч. авт.*): 12 лично, а мой отряд 49, считая Черных.

<...>

ДЕНИСОВ: Мало огня. Огонь-то большой, но на близких дистанциях стрелять плохо: пулеметы стоят широко на плоскостях. Надо добавить еще два пулемета через винт, тогда никто не уйдет. А так бьешь только по плоскостям.

<...>

ДЕНИСОВ: Второй недостаток — И-16 высоту хорошо набирает, но сам радиус восходящей спирали плохой. Пр-к от нас уходит таким образом. Если их атакуешь и начинаешь завязывать бой, так они лезут винтом вверх.

<...>

ДЕНИСОВ: Взаимодействие с И-15. В особенности когда был Рычагов, мы очень много сбивали их самолетов и своих очень мало теряли. И-15 ходят частью наверху, частью внизу, преобладающая масса наверху. От И-15 они уходят, а если начинают удирать от нас, мы за ними. Как только они начнут пикировать, их принимают И-16, и уже они не уйдут.

С И-15 было очень хорошо взаимодействовать. Сейчас стало хуже, почему-то изменили тактику. И-15 стали ходить внизу, а И-16 наверху.

<...>

ДЕНИСОВ: За последнее время сожгли только одного Юнкерса: загорелся в воздухе, летчики начали прыгать с самолета, но, видимо, включили автопилот. Самолет начал спиралить, пока не врезался в скалу, не сразу упал, возможно, что на нем был раненый летчик. На нашу территорию они не падают.

<...>

ДЕНИСОВ: Их группа дерется, а два-три самолета, «асы», ходят на 3-х тыс. м. Если наш одиночка отошел, они камнем на него сыпятся. Сбили или нет, идут камнем к земле и бреющим уходят. Когда мы двух сняли, они перестали это делать.

<...>

АЛКСНИС: На чем вы летали?

МИРОШНИЧЕНКО (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): Дома на И-16, а там заставили на И-15. Что я могу добавить по И-15? Машина устарелая, на ней воевать нельзя. Итальянцы и немцы могут дать скоростные машины, они это учтут.

АЛКСНИС: А если прибавить скорости — 410–420 км/час?

МИРОШНИЧЕНКО: Достаточно, если дадут и 360 (возможно, Мирошниченко имел в виду «приборную» скорость. — *Примеч. авт.*), будет прекрасно. Если убрать лапки шасси, это уже повысит скорость.

АЛКСНИС: Мы увеличиваем скорость за счет облизывания, мощности мотора, усиления конструкции. Всех, кто там был, мы попросим здесь полетать на этом самолете.

МИРОШНИЧЕНКО: Вооружение тоже нелепое для истребителя: пулемет ПВ-1; в воздушном бою с истребителем мне хватит на 4–5 драк количество патронов. Сами пулеметы тоже старье. Виккерса скорострельнее наших. А у нас есть пулеметы ШКАС, только стоит их приспособить.

<...>

МИРОШНИЧЕНКО: Преимущества И-15. То, что это волчок. Он вертится вокруг своего хвоста, его взять голыми руками трудно, но только в том случае, если не будет убегать. Поняв сразу свою машину и машины пр-ка, в частности Хейнкеля, сразу сделали вывод: уходить из боя на нашем самолете нельзя. Поэтому получалось, что воздушные бои кончались так, что над Мадридом мы остаемся, а противник уходит. В случае ухода И-15 его может догнать любой Хейнкель. У Хейнкеля скорость немного больше.

<...>

ЛАВРОВ: У вас французов не было в эскадрильи? Как летают?

МИРОШНИЧЕНКО: Приехали мы в Испанию 28-го, собрались 30–31 часть самолетов. Из 25-ти, кажется, 12 вылетели на фронт, а часть, в том числе испанцы, 1 звено русских и французов, остались собирать остальные и перегонять. Потом они перегнали на фронт машины, сразу 2 или 3 французов заблудились, побили две машины.

Летать-то они умеют, и ребенок может на И-15 взлететь и посадить, но как-то неудачно у них получилось. Они потом все больше в «Виктории» (гостиница) сидели.

АЛКСНИС: А американцы есть?

МИРОШНИЧЕНКО: Хорошо летают, молодцы. В большой 47-минутной драке в основном дрались И-16 и истребительная эскадрилья Локазо (правильно Лакале. — *Примеч. авт.*) — чисто испанская. Там были 4 американца, они, собственно, и дрались. 2-х убили, один выпрыгнул на парашюте, один раненый. Как они дерутся, боюсь сказать, но идут смело и добросовестно работают.

АЛКСНИС: А испанцы?

МИРОШНИЧЕНКО: У нас было 4 человека с самого начала, как начали воевать. Они летают безалаберно, но нахальства хоть отбавляй. Когда посадки и взлеты делают, сразу видно, что делает испанец. А стаж имеют по восемь лет.

ДЕНИСОВ: Рычагов повыгонял французов.

МИРОШНИЧЕНКО: У нас летают два американца. Один, правда, захворал, он же старый. Один выпрыгнул на парашюте. Ему сказали: можете отдохнуть пару дней, а он говорит — нет, давайте мне самолет.

АЛКСНИС: Других национальностей не было?

МИРОШНИЧЕНКО: Нет, не было.

АЛКСНИС: Сколько у вас сбитых?

МИРОШНИЧЕНКО: У меня 4 и на звено 3.

<...>

АГАФОНОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): В отношении И-15 — это универсальная машина. Я сбил 5 машин, а звено — 3.

В отношении машины, если так можно выразиться, душу отдам за нее.

<...>

АГАФОНОВ: Применяли И-15 также в качестве агитаторов — листовки разбрасывали, даже в Португалии.

<...>

АГАФОНОВ: Отрядом ходить ни в коем случае нельзя. Мы ходили так. Знаем одно головное ведущее звено — командир эскадрильи, одно звено ниже, одно сбоку, а одно ходит наверху, взад-вперед. Мы идем кучей, рой звеньев.

<...>

АГАФОНОВ: В отношении истребителей — про И-15 говорили, что нужно увеличить скорость, а машина прекрасная, маневренность очень хорошая, драться может с любым истребителем.

<...>

АГАФОНОВ: Выпускают ракету-две — и все самолеты быстро в воздухе. С 4—5 стартерами 14 машин взлетали за 2—3 минуты.

В отношении запуска самолетов — недостаток стартеров. Ездят по всему аэродрому, демаскируют, пыль поднимают. Для истребителей обязательно нужны самопуски, легкие и хорошие, а то истребитель зависит от какой-то машины.

<...>

ЗАХАРОВ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): В смысле культурности нашей машины И-15 — она неважная, нужно переделать кабину. Выпрыгивать с парашютом невозможно, цепляешься за всякие винтики, болтики. Нужно улучшить кабину. Удлинить. Козырьки надо сделать целлулоидовые, как на Хейнкелях, они очень прочные и целые, без всяких рамок, виднее и лучше.

<...>

АЛКСНИС: Сколько имеете сбитых?

КОНДРАТ (пилот И-15. — *Примеч. авт.*): 3 и 2 гидра, с Хулио (Пумпур. — *Примеч. авт.*) одну групповую.

<...>

ДЕНИСОВ: Начальство хорошее — Смушкевич и Пумпур, с ними можно было работать.

<...>

МАЧАИДЗЕ (штурман Р-5 ССС. — *Примеч. авт.*): Я штурмовик. Хочу сказать о недостатках. Я прямо скажу, что ССС — это летающий гроб, для штурмовиков он никуда не годится.

<...>

МАЧАИДЗЕ: ...последнее время, патрулировал (ночью), хотел поймать Юнкерс, 4 ? часа летал, но ничего не видно, не знаешь, что бомбить. Дали газ, пошли, его уже нет, скорость мала.

<...>

МАЧАИДЗЕ: Радиосвязи штурмовикам не нужно. Это говорят и штурманы, и летчики.

РАЗЛИЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О РЕСПУБЛИКАНСКИХ ВВС, НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ В ОСНОВНОЙ ТЕКСТ КНИГИ

Ежемесячный налет (в часах) на республиканские самолеты и экипажи в период с ноября 1936 г. по март 1937 г. [11]

	И-15		И-16		Бомбардировщики		Штурмовики			
	На самолет	На экипаж	На самолет	На экипаж	На самолет	На экипаж	На самолет	На экипаж		
								днем	ночью	всего
11.36	47	40	31.31	31	16	17	–	–	–	–
12.36	45	37	46.20	46	25	26	26.22	25.28	1.54	27.22
01.37	27	25	26.40	23	24	24	21.07	8.04	13.03	21.07
02.37	25	23	26.30	19.15	21	20	24.45	11.24	13.21	24.45
03.37	51	35	20.30	16	18	18	15.04	13.22	2.30	15.52
Всего	195	160	141.31	135.15	104	105	87.18	58.18	30.48	89.06
Сред. в месяц	39	32	28.18	27.03	20.48	21	21.19	14.35	7.42	22.17

Численность и состояние самолетов, отправленных из СССР в центральную Испанию в период с октября 1936 г. на 18.07.37 г. [61]

Тип самолета	Отправлено	Имелось по фронтам				
		ЦФ	АФ	ЮФ	СФ	Всего
И-16	93	54	–	–	8	62
И-15	134	34	5	–	16	55
СБ	61	27	6	8	–	41
Р-Z	93	50	–	16	–	66
ССС	31	17	–	–	–	17
УТИ	4	–	–	4	–	4
Всего	413	182	11	28	24	245

Численность и состояние самолетного парка, без учета СФ, по данным инженера Стоклицкого [63]

На 8 июля 1937 г.

Тип самолета	В строю и полевом ремонте	В заводском ремонте	Во Франции	Погибло	На запчасти	Передано на СФ	Получено
И-15	29	15	4	35	8	25	116
И-16	50	15	–	17	2	9	93
СБ	45	5	–	11	–	–	61
ССС	–	15	–	14	2	–	31
Р-Зет	63	17	3	5	5	–	93
Всего	187	67	7	82	17	34	394

На 9 сентября 1937 г.

Тип самолета	Получено	Сбито в в/б, упали на терр. пр-ка	Сбито в в/б, упали на респ. терр.	Погибло в авариях и катастрофах	Сбито ЗА, упали на респ. терр.	Сбито ЗА, упали на терр. пр-ка	Разобрано на запчасти	Всего погибло	В полевом ремонте	В заводском ремонте	В строю	Передано на СФ
И-16	155	10	11	8	–	–	6	35	11	27	65	17
И-15	116+4*	15	23	3	2	1	12	6	4	9	21	30
СБ	61	3	3	3	3	1	–**	13**	5	15**	28	–
ССС	31	11		2	–	–	5	18	–	5	8	–
Р-Зет	93	3	5	9	–	3	5	25	5	19	44	–
Всего	460	31	42	25	5	5	28**	147**	25	75**	166	47

* 4 самолета выпущено в Реусе.
** Из 15 самолетов, находящихся в ремонте в Реусе, вероятно, 6 – 7 не будут восстановлены за невозможностью ремонта.

Численность и состояние самолетного парка (без СФ) на конец июля 1937 г., сразу после окончания операции по данным советника Лопатина [13]

Тип самолета	В строю	В полевом ремонте	В заводском ремонте	В формированиях	Всего	Было отправлено
И-15	23	6	4	7	40	116
И-16	28	2	28	4	62	93
СБ	29	6	8	4	47	61
ССС	–	–	8	8	16	31
Р-Зет	42	8	20	–	70	93
Всего					235	394

Сведения радиоразведки по количеству авиации противника, участвовавшей в боевых действиях с 1 января по 15 сентября 1938 г. [70]

	Бомбардировщики и транспортные	Истребители	Разведчики	Всего
Итальянских	233	126	18	377
Германских	145	40	41	226
Мятежников	15	34	13	62
Всего	393	200	72	665

Потери летного состава. 1937 г. [25]

Месяц	Погибло		Ранено		Пропали без вести	Всего
	в бою	при несчастныхслучаях	в бою	при несчастных случаях		
Июль	22	0	24	10	19	75
Август	6	5	6	3	12	32
сентябрь	13	2	6	10	1	32
Октябрь	1	1	1	3	2	8
Ноябрь	0	1	2	2	0	5
Декабрь	14	4	12	11	7	48

1938 г. [29]

Месяц, группы тип самолета	В бою					От ЗА					От бомбардировок				Несчастные случаи				
	РЛ	РТ	У	Н	В	РЛ	РТ	У	Н	В	РЛ	РТ	У	В	РЛ	РТ	У	Н	В
ИЮНЬ																			
Гр.24 СБ		2			2	4		3	3	10									
Гр.30 Р-Зет						2			2	4									
Гр.21 И-16	1	1	1	4	7						5			5	1	1	4		6
Гр.26 И-15	3	6	1	2	12	1				1	5	1		6	2		1		3
Гр.ДС															1		1		2
ИЮЛЬ																			
Гр.24 СБ	1	1			2										1				1
Гр.21 И-16		1	5	3	9				1	1					3	2	3		8
Гр.26 И-15	1	4	3	1	9		1			1					2	1		1	4
Гр.71 смешанный состав																	2		2
Гр.72 смешанный состав															3				3
Гр.ДС				1	1														
Гр.28 Грумман				4	4														
АВГУСТ																			
Гр.24 СБ	8		2		10	3		1	1	5									
Гр.21 И-16	3	1	5	4	13										2	2	2		6
Гр.26 И-15	1		2	1	4										3		2		5
Гр.71 смешанный состав																		1	1
Гр.72 смешанный состав															2				2
СЕНТЯБРЬ																			
Гр.24 СБ			2	7	9										1				1
Гр.21 И-16	3	1	5	4	13										1	4	1		6
Гр.26 И-15		1	3	2	6										1		1		2
Гр.28 Грумман		1	1		2				2	2									
ОКТЯБРЬ																			
Гр.24 СБ		1		1	2														
Гр.21 И-16	4	2	1	4	11										1	1			2
Гр.26 И-15			1		1												3		3
Гр.28															2				2
Грумман Гр. Р.Р.						2				2									
НОЯБРЬ																			
Гр.24 СБ			1		1										2	1			3
Гр.21 И-16	2		1	3	6												1	1	2
Гр.26 И-15	1			1	2			2	1	3		1		1				1	1
Гр.71 смешанный состав															2				2
ДЕКАБРЬ																			
Гр.24 СБ	3	2	3	4	12				3	3									
Гр.21 И-16		1		3	4										1	1	1		3
Гр.26 И-15		3	1	6	10												1		1
Гр.30 Р-Зет	4		2	3	9														

РЛ — ранено легко, РТ — ранено тяжело, У — убито, Н — не вернулось, В — всего.
По иностранным источникам Группа 71 состояла из Девуатинов, Гурду, Летов и Аэро 101;
Группа 72 из Валти, Потез, Дуглас DC-2, Де Хевиленд

ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ ИЗ СССР В ИСПАНИЮ С ОКТЯБРЯ I936 г. ПО ДЕКАБРЬ I938 Г.

Месяц	СБ	Р-Зет	И-15	И-16	ССС	УТИ-4	Всего
1936							
Октябрь – ноябрь	30	–	40	31	31	–	132
Декабрь	–	–	30	–	–	–	30
1937							
Январь	–	–	30	–	–	–	30
Февраль	–	31	–	–	–	–	31
Май – июнь	31	62	31	62	–	4	190
Август	–	–	–	62	–	–	62
1938							
Март	31	–	–	31	–	–	62
Август	–	–	–	90	–	–	90
Всего	92	93	131	276	31	4	627

В январе 1939 г. была отправлена партия самолетов И-15бис, точное количество которых по документам автору установить не удалось*.

*Вероятно, 21 либо больше, но тогда самолеты сверх этой цифры успели вернуть обратно в СССР.

ВЫПУСК И-15 НА ИСПАНСКИХ ЗАВОДАХ

Месяц	Согласно [131]	Согласно [117]
08.37	3	3
09.37	6	6
10.37	3	3
11.37	10	10
12.37	11	13
01.38	16	14
02.38	4	4
03.38	12	12
04.38	14	13
05.38	19	19
06.38	20	19
07.38	25	22
08.38	26	31
09.38	15	15
10.38	3	3
11.38	13	13
12.38	13	13
01.38	24	18
Всего	237	231

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СЕРИЙНЫХ САМОЛЕТОВ И-16 С М-25А, ЗАВОДСКОЙ № 5210440 [41], СБ-2, М-100А [40], ПРОШЕДШИХ ИСПЫТАНИЯ В НИИ ВВС В 1937 г., И И-16 С М-25 В, № 1021518 [44]* ИСПЫТЫВАВШИЙСЯ В НАЧАЛЕ 1939 г.

	И-16 № 5210440			И-16 № 1021518			СБ № 22612	СБ № 22598	СБ №22200
Высота, м	Максимальная скорость, м/ч**	Время набора, мин.	Скороподъемность, м/сек	Максимальная скорость, км/ч	Время набора, мин.	Скороподъемность, м/сек	Максимальная скорость, км/ч	Максимальная скорость, км/ч	Максимальная скорость, км/ч
У земли	390		16	389		17,5	334,5	346	355
500	400	0,7	15,9						
1000	410,5	1,3	15,5	405	1	16	355	364	376
2000	431	2,5	13,7	422	2,2	13,9	375,5	382,5	395,5
2700	445		11,8						
3000		3,8			3,4	11,8	395	399,5	410
3180				438					
3800							406	409	416,5
4000	438,5	5,4	9,9	430	5,0	9,8			
5000	432	7,4	8,1	415	6,9	7,7	394,5	399,5	411
6000	424	10	6,2	398	9,5	5,6	380	386,5	399
7000	412,5	13,5	4,4		13,1	3,5	365,5	371,5	379,5
8000		19,6	2,4		19,9	1,5			
9100		45	0,7						
Время набора высоты 5000 м, мин.							10,5		8,6
Вес пустого взлетный, кг		1222 1589			1716		4260 5750		4242 5732

Испытание вооружения на И-16 № 1021518

Отстрел вооружения производился два раза в воздухе, на высоте 3000 м, короткими очередями по 8 – 10 патронов с интервалом для охлаждения 1 – 2 мин. Несмотря на такой сверх нормы «щадящий» режим, уверенно стреляли только крыльевые пулеметы, каждый раз без задержек выпускавшие по 200 отмеренных для испытаний патронов.

Результат для синхронных пулеметов выглядел так:

	Кол-во выстреленных патронов	Кол-во выстреленных патронов
	1-й отстрел	2-й отстрел
Левый ШКАС	183	200
Правый ШКАС	6	16

Кроме задержек, был один прострел воздушного винта. К сказанному надо добавить, что тип 10 уже год как находился в серийном производстве, а в боевой обстановке при стрельбе длинными очередями и во время выполнения маневров вероятность задержки возрастала многократно.

* Данный экземпляр испытывался на лыжном шасси (данных на колесном – автору найти не удалось), полетный вес при этом по сравнению с колесным вырос на 7 кг. Из летных данных И-16 с колесным шасси удалось найти ссылку о том, что И-16 № 1021322 (М-25 В) показал 448 км/ч на высоте 3160 м.

** Согласно заводскому формуляру на данный истребитель, максимальная скорость должна была составить 504 км/ч.

ДАННЫЕ ПО ПВО РЕСПУБЛИКИ

ПВО Республики на 15 июля 1937 г. [61]

Калибр, мм	Наименование пушки	Количество
76,2	Советская, образца 1931 г.	32
	Российская, образца 1914 – 15	12
	«Шкода»	8
105	«Виккерс – Бофорс»	48
20	«Эрликон»	50
	Всего	150
+ 15 прожекторов		

На первой половине сражения за Теруэль (декабрь 1937 г. – январь 1938 г.) [65]

Для прикрытия войск было привлечено четыре батареи 76,2-мм пушек советского производства: № 12, 13, 14, 17 и восемь батарей 20-мм пушек «Эрликон»: № 513, 519, 520, 522, 523, 524, 525 и 526. В 76,2-мм батареях было по 4 орудия основного калибра и 1 – 2 «Эрликона», батареи «Эрликонов» состояли из трех пушек. На начало операции батареи были распределены следующим образом: в XVIII и XXII корпусах по две 76,2 и две 20-мм, в XX корпусе четыре 20 мм. Всего было 46 орудий: 16 – 76,2 мм и 30 – 20-мм. Общие потери составили 7 человек убитых, 17 раненых и несколько заболевших. Было повреждено 8 76,2-мм и 8 20-мм пушек, одна – 13-я батарея была полностью выведена из строя и заменена батареей № 16. Все поврежденные 76,2-мм пушки позже вошли в строй, чего нельзя сказать о трех «Эрликонах».

ПВО Республики на 22 апреля 1938 г. [65]

Калибр, мм	Наименование пушки	Кол-во батарей	Кол-во орудий в батареях
105	«Виккерс – Бофорс»	12	4
76,2	Советская, образца 1931 г.	16	4
	«Шкода»	3	3
	Российская, образца 1914 г.	4	2 – 3
	Российская, образца 1909 г.	3	2
20	«Эрликон»	34	
7,62	Счетверенные установки пулеметов «максим»	25 единиц	

Кол-во основных типов зенитных орудий ПВО Республики, находящихся в эксплуатации в 1938 г. [65]

Месяц	Тип и калибр орудия			
	Советская, образца 1931 г., 76,2 мм	«Шкода», 76,5 мм	«Бофорс», 40 мм	«Эрликон»,20 мм
Апрель	19	10	–	49
Май	18	10	–	49
Июнь	17	10	–	48
Июль	25	10	12	78
Август	25	10	12	81
Сентябрь	25	10	12	83
Октябрь	25	10	12	88
Ноябрь	22	10	12	88

Сражение на Эбро [65]

Перед началом операции для прикрытия войск была создана бригада ПВО следующего состава.

Тип вооружения	Кол-во подразделений	Номера частей
76,2-мм советская пушка образца 1931 г.	6 батарей	13, 15, 16, 111, 112, 115
40-мм «Бофорс»	4 батареи	71, 72, 73, 74
20-мм «Эрликон»	20 батарей	55, 59, 513, 518, 524, 526, 529, 537, 541, 543, 544, номера остальных батарей указаны противоречиво
7,62-мм счетверенные зенитные установки пулеметов «максим»	2 роты	61, 64

В новых 40-мм батареях было по три пушки, в двух зенитных пулеметных ротах было одиннадцать счетверенных установок.

Валенсия, 8 июля 1937 года.

Л и ч н о

31

РГВА
Фонд 35082
Опись 10
Дело 19
Лист 3

Дорогой Иван Дмитриевич,

/это Ваше имя для меня более привычно/.

Разрешите использовать Ваше внимание по некоторым вопросам, меня очень волнующим:

1. Как Вы знаете, последние И-16 имеют столь плохо сделанные крылья, что мы имеем несколько случаев поломки в воздухе. /Подробности я пишу в прилагаемой копии письма тов. Кагановичу/.

В связи с производимыми усилениями совершенно новых машин - мы находимся в очень неудобном положении перед друзьями. Хотелось-бы, чтобы этот вопрос был урегулирован каким либо образом и, в частности, в финансовом отношении, путем взятия из суммы стоимости переделок и погибших по этой вине машин...

К сегодняшнему дню проведено усиление на 80 крыльях и заканчиваются усиления 30. Усилены будут все крылья постепенно в течение месячного срока. Работа емкая, так как приходится снимать старую обшивку, делать дюралевые подкрепления и затем снова обшивать, покрывать снова эмалитом и красить. Несмотря на это, с 22-го июня по сегодня, сделано много. Тормазы, как всегда, рабсила и материал.. Работа по усилению крыльев отразилась на ремонте разбитых машин, так как люди были заняты.

2. Эти-же самолеты прибыли с новыми моторами с увеличенной мощностью. Моторы, очевидно, еще недостаточно освоены в производстве и выбывают из строя уже после 10-15 часов работы. Приходится менять кольцо, затем цилиндры и, наконец, целиком мотор. Все это в пределах 20 часов работы. Несколько моторов заклинились на земле.

Естественно, что я и мои помощники со всех сторон подошли к исследованию всех этих вопросов. Проверили масло, горючее и делали все, что полагается в этих случаях с мотором. Кроме отдельных случаев неправильной эксплоатации, у нас все-же создалось впечатление в общей ненадежности всей серии моторов.

3. Поломка крыльев в воздухе и ненадежность моторов - создали у летного состава неверие в самолет, а отсюда и некоторая боязнь и большая осторожность в боях.

ЦГВА
Фонд 35082
Опись 1а
Дело 14
Лист 32

4.В результате быстрого изнашивания моторов - вся партия запасных моторов в 100 шт. почти израсходована и осталось около 20 шт.

5.Напряженные действия авиации запоследнее время /Уэска, Мадрид/ привели к израсходованию всех запчастей по И-16,И-15, РЗет и по этим машинам запчастей нет.

6.В связи с этими же причинами резко вырос ремонт на заводах и на аэродромах,а также потери.

Состояние самолетов на сегодня:

	СБ	РЗет	И-16	И-35	ЗС	
В строю /летают/...	45	63	50	29	-	включая полевой ремонт
В завод.ремонте ...	5	17	15	15	15	
Во Франции	-	3	-	4	-	
Погибло	11	5	17	35	14	х/На Севере осталось 15.
На запчасти	-	5	2	8	2	
Передано на Север	-	-	9	25х/	-	
Было получено:	61	93	93	116	31	за все время без Севера.

7.Работа по производству новых И-15 идет сравнительно успешно,если принять во внимание отсутствие материалов.В июле даем первые 5 машин.Моторы взяли из общей партии в 100 шт.Дальше,если не будет новых моторов,придется ставить ремонтные.Винтов также нет; синхронизаторов,спесковых приспособлений,пулеметов и т.д.тоже нет.Остается в силе все написанное Вам в моем докладе.

8.Кризисное положение с авиаматериалами остается прежним /см.мой доклад/.Так-же с запчастями.Друзья заказали через Торгпредство много материалов для самолето-и моторостроения,но ответа им до сих пор не считают нужным дать.

9.Я просил ряд пособий для постановки ремонта и производства статических испытаний - до сих пор ничего не получил - работаю кустарно и с большим риском /см.мой доклад/.

10.Я сейчас об"единяю всю инженерно-техническую работу и по ВВС и по промышленности /производство и ремонт/.Справляться

.....

ЦГВА
Фонд 35082
Опись 1а
Дело 14
Лист 33

очень трудно: готовишь операцию и участвуешь в ней /материально-техническое обеспечение/- вязнет ремонт и производство, занимаясь заводами - вязнет эксплоатация. Очень прошу дать мне помощников /см. мой доклад/.

11. В связи § 10 Гр. Мих. меня от снарядов освободил и дело осталось беспризорным. Толчек правда дан, но инженерами никто не руководит. Очень жаль, что это дело брошено - надо кого-либо послать для этой работы / см. мой доклад/.

Очень прошу Вас, дорогой Иван Дмитриевич, просмотреть мои Вам доклады и помочь нам возможно скорее.

В а ш

/Стоклицкий/

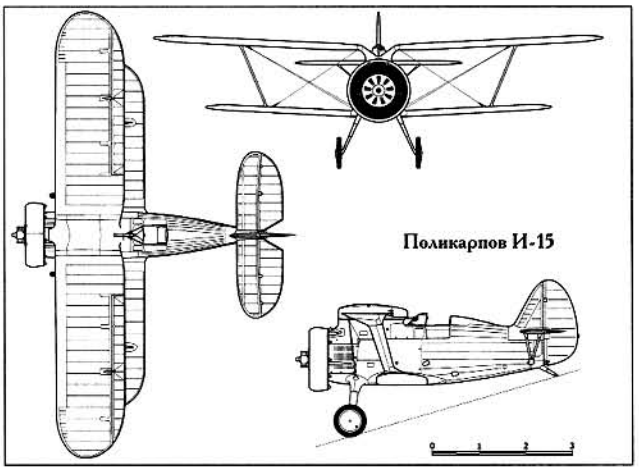
И-15

Одноместный истребитель, биплан с неубирающимся шасси смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра состоялся 18 ноября 1933 г. До конца года успел пройти государственные испытания. В следующем году запущен в серийное производство, к ноябрю были готовы первые серийные экземпляры. 21 ноября 1935 г. летчик-испытатель В. Коккинаки установил на специально подготовленном экземпляре мировой рекорд высоты — 14 575 м. В 1935 г. во все возраставших количествах машина стала поступать в истребительные части. Военным самолет не понравился, и уже осенью 1935 г. представитель ВВС требовал снятия его с вооружения. С вооружения его тогда все-таки не сняли, но в конце года производство свернули. Всего в Советском Союзе было выпущено 384 экземпляра. Причиной такой нелюбви была, в первую очередь, путевая неустойчивость, а не форма верхнего крыла — «чайка», как считают некоторые историки. НИИ ВВС постоянно отмечало эту «болезнь» самолета. Воевавший на И-15 Георгий Захаров так описывал его в своих мемуарах: *«Многое в этом самолете было удачным: маневренность, надежность, живучесть, простота в управлении, неприхотливость. Но... не было бронеспинки, защищавшей летчика. Не было пуленепробиваемых стекол кабины (а на «фиате» были). Не было крупнокалиберных пулеметов (а на «фиате» были). При всей бесценной способности маневрировать И-15 явно не хватало устойчивости: самолет «рыскал», а это мешало вести прицельный огонь или заставляло подходить к противнику вплотную. Да и скорость не мешало бы прибавить...»* [84]

Согласно некоторым публикациям, главный конструктор самолета Николай Николаевич Поликарпов был не согласен с этими «необоснованными» утверждениями и с помощью продувки самолета в аэродинамической трубе, а также путем непосредственных демонстраций в полете пытался доказать военным, что они не правы. Документы предоставили возможность узнать личную реакцию конструктора на эти претензии. Так на одном из совещаний, имевшем место в начале 1937 г., с участием в том числе Алксниса и Поликарпова, летчик Павел Семенов, воевавший на Севере на этом истребителе, подверг критике летные данные самолета (см. приложение № 16). Конструктор самолета, иногда бросавший кое-какие реплики, на этот раз промолчал — видимо, отлично знал об этом дефекте.

Кроме указанного недостатка документы отмечают частый прострел винтов синхронными пулеметами. Некоторые летчики объясняли это некой «автоматической стрельбой», что, мол, при длительной стрельбе пулеметы перегревались, начинали стрелять без остановки и попадали в пропеллер. Есть и другое объяснение — пользование патронами выпуска до 1928 г. Однако конкретным выяснением причины, видимо, никто не занимался.

Несмотря на существенные недостатки, по основным боевым характеристикам И-15 в 1936 г. был все еще вполне «конкурентоспособен», что и показали результаты многих воздушных боев 1936-го и начала 1937 г. И-15 из всей гаммы советских конструкций стал единственным выбранным испанцами для серийного производства. Эти успехи заставили некоторых говорить об И-15 как более совершенной машине, нежели И-16. И хотя начальник ВВС Я. Алкснис скептически относился к этой точке зрения, подкрепить фактами свои слова не мог, ибо изучение «испанского» опыта им толком организовано не было. Тем временем борцы за И-15 действовали более активно. Один из сторонников этого самолета — комиссар Ф. А. Агальцов в одном из своих докладов просто восхвалял этот самолет, а его *«сильно умных»* противников записал во врагов народа, агентов гестапо и иностранных разведок [16]. При этом появлявшимся отрицательным сторонам находились объяснения. Так, когда весной



1937 г. на СФ появились Bf 109 и новые скоростные бомбардировщики противника и от наземных войск пошли донесения о сильных бомбежках, советник «Андре» (скорее всего, Я.В.Смушкевич), согласно документам, назвал действия наших летчиков, воевавших на И-15, *«разложением»*, что не подтвердилось ни проверкой, да и самим весьма напряженным ходом боевых на Севере [8]. Устоять таким нападкам было непросто, и с конца 1937 г. советские ВВС начали оснащаться бипланами И-15бис и позже И-153, но это уже другая история.

Несмотря на происходившую переоценку истребителя в Советском Союзе, в Испании брунетская операция июля 1937 г. заставила учитывать реальные боевые возможности И-15, и он постепенно начинает менять профиль с дневного истребителя на штурмовик и осваивать роль ночного истребителя. Дебют в роли ночного перехватчика оказался удачным, однако не надо забывать, что противник по ночам использовал устаревшие типы бомбардировщиков, а пилотировали И-15 опытнейшие летчики. Штурмовые действия, как правило, тоже были эффективны, и неприятель часто нес серьезные потери. Известный летчик-истребитель, Герой Советского Союза Евгений Степанов в документальном фильме «Операция «Х», показанном телевидением в середине 1990-х годов, с искренним сожалением говорит не о том, сколько он и его товарищи сбили самолетов, а о том, что во время штурмовок столько людей было ими погублено, что, несмотря на прошествие многих лет, он до сих пор мучается от угрызений совести, хотя понимание этого, признается, пришло позднее.

Всего из Советского Союза был поставлен 131 самолет, который прибыл до августа 1937 г. А в августе в Испании уже были выпущены первые 3 истребителя местной постройки. Первым поставщиком самолетов стал авиационный завод SAF-3, расположенный в городе Реус, несколько позже производство было налажено и на ряде других заводов, расположенных в Сабаделе, Вияфранке и Молинсе. Всего выпуск самолетов за годы войны составил 237 штук.

Производство самолетов сдерживалось нехваткой двигателей, пулеметов и других частей и комплектующих, поэтому далеко не сразу выпущенные машины попадали в боевые эскадрильи. Так, на 22 октября 1937 г. в боевом строю не было ни одного И-15 испанской постройки, хотя первые из них были готовы еще в августе. А на 3 ноября 1938 г. на заводах стояло 46 самолетов без моторов. Кроме того, производство машин тормозилось бомбардировками противника. До конца 1938 г. было выпущено 213 самолетов и еще 24 (18) в январе 1939 г. Эти машины получили бортовые номера с СА-001 по СА-213, с СА-226 по СА-235, СА-237 и СА-250. В это время, как уже было сказано, самолеты массово простаивали из-за нехватки в первую очередь двигателей. Скорее всего, из

самолетов (планеров), выпущенных с августа 1938 г., в боевые эскадрильи республиканских ВВС попали только отдельные экземпляры, когда в ходе ремонтов еще работоспособные моторы со старых машин переставляли на новые планеры. Судя по различным фотографиям, И-15 последних месяцев выпуска достались в основном националистам. Про обстановку, царившую в 1939 г., было сказано ранее. Всего по иностранным данным франкистам в последние месяцы досталось около 70 И-15, многие из них были в плохом состоянии. Еще некоторое количество было возвращено из Франции и Алжира, из всех них до боеготового состояния смогли довести 44 самолета*. В руки националистов попали также 63 недостроенных самолета, имевших номера, оставшиеся свободными в диапазоне с СА-001 по СА-300, позже они были достроены. На вооружение франкистских ВВС И-15 стояли еще несколько лет после окончания войны.

После первых потерь, понесенных в ноябре 1936 г., все И-15 были оснащены бронеспинками местной разработки и изготовления. Из других изменений в конструкцию известен опыт по испытанию маслорадиатора. Испытания проводились 13 июня 1938 г.** на вышедшем из ремонта И-15 СС-023 с двигателем М-25. После установки радиатора и заправки масла вес самолета вырос на 9,2 кг, зато мотор, в отличие от обычного, после 4—5 минут работы на форсированном режиме перестал перегреваться. Но установить эти радиаторы до конца боевых действий на всех машинах вряд ли удалось.

Тактико-технические характеристики И-15, применявшихся в Испании

Двигатель: Wright Ciclone R-1820 F-3 или его лицензионный вариант М-25 (позже устанавливались М-25А), 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 630 (650) л.с. и 700 (730) л.с. на 2300 м.

Вооружение: 4 синхронных 7,62-мм пулемета ПВ-1, 4 бомбы 10 или 20 кг.

Максимальная скорость: 315 км/ч у земли и 367 км/ч на высоте 3000 м.***

Дальность полета: 480 км.***

Время подъема на высоту: 6,1 (6,26) мин. на 5000 м.***

Потолок: 9800 м.

Вес: пустого — 960 (980) кг, взлетный — 1369 (1389) кг.***

Размеры: размах крыла — 9,75 м; длина — 6,1 м, высота 3,1 м, площадь крыльев 23,55 (по другим данным 21,9) кв.м.

* По другим данным, 44 в исправном и около 70 в неисправном состоянии.

** Цифра месяца в документе была пропечатана нечетко, поэтому возможно расхождение приведенной даты с действительной.

*** Данные для головных серийных экземпляров московских заводов № 39 и № 1, данные последнего — в скобках. У остальных серийных экземпляров летные характеристики должны быть чуть хуже. Кроме этого, как уже было сказано ранее, из-за малого ресурса двигателей характеристики в процессе эксплуатации довольно быстро и существенно снижались. Данные самолетов испанской постройки должны быть на уровне головных экземпляров, ибо советские инженеры отмечали высокую культуру производства.

И-15 бис (И-152)

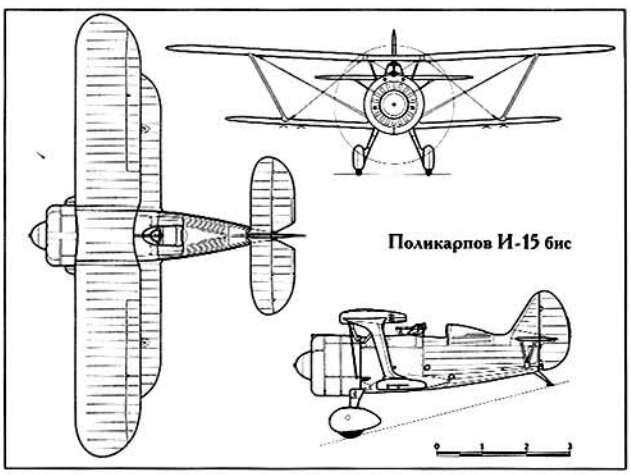
Одноместный истребитель, биплан с неубирающимся шасси смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра состоялся летом 1937 г. Серийно производился с октября 1937 г. по первую половину 1939 г. Всего выпущено 2408 экземпляров.

В Испанию небольшая партия этих самолетов была отправлена под самый «занавес», где-то в конце 1938 или начале 1939 г. Автор долгое время считал, что эти истребители достались франкистам и вообще не успели принять участие в боях, позже удалось найти единственное короткое свидетельство, что *«новые И-15»* показали себя в бою хорошо. Сколько было отправлено этих самолетов — неизвестно, обычно считается 30—31. После окончания войны у франкистов появилось 16 таких истребителей, что косвенно говорит о меньшем числе отправленных из СССР машин, вероятно 21. При такой цифре число всех поставленных в Испанию из СССР самолетов составляет 648 и соответствует общему документальному числу.

Тактико-технические характеристики И-15 бис (данные экземпляра, испытывавшегося в НИИ)

Двигатель: М-25В, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 775 л.с. и 750 л.с. на 2900 м.

Вооружение: 4 синхронных 7,62-мм пулемета ПВ-1, 4 бомбы 10 или 20 кг.



Максимальная скорость: 325 км/ч у земли, 365 км/ч на 3000 м, 360 км/час на 5000 м и 342 км/час на 7000 м.

Дальность полета: 715 км.

Время подъема на высоту: 7 мин. на 5000 м.

Потолок: 9100 м.

Вес: пустого — 1373 кг, взлетный — 1700 кг.

Размеры: размах крыла — 10,2 м; длина — 6,27 м, высота 3,1 м, площадь крыльев 22,5 м.

И-16

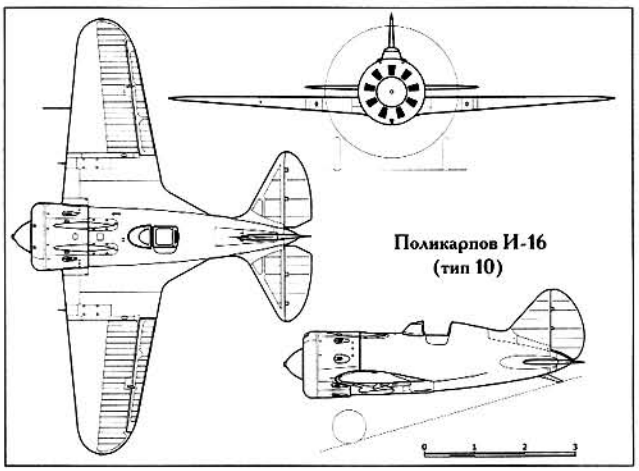
Одноместный истребитель, моноплан с убирающимся шасси смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра — 30 декабря 1933 г. Всего с середины 1934 г. и до начала 1942 г. в Советском Союзе было выпущено 10 292 экземпляра, включая 3189 УТИ-4 (тип 15).

Всего в Испанию было поставлено 276 самолетов модификаций тип 5, 6 10 и 4 УТИ-4. Истребители И-16, направляемые в Испанию, были самых последних (к моменту поставки) модификаций и, к сожалению, не всегда отработанные. Так, например, первая партия самолетов, прибывших в Испанию в ноябре 1936 г, состояла из И-16, модификации тип 5, еще не успевшей пройти в СССР войсковые испытания, которые начались 16.5.36 г. в 34-й иаэ 56-й иаб и несколько раз прерывались для устранения серьезных дефектов. Основная часть войсковых испытаний закончилась лишь 21.11.36 г. Тем не менее строевые части ВВС РККА активно оснащались новыми и недоведенными истребителями, невзирая на тревожные сигналы, поступавшие руководству советских ВВС по итогам испытаний. *«Окончательную приемку и отправку самолетов И-16 М-25 с завода № 21 в части ВВС прекратить до окончательных выводов войсковых испытаний доведенных самолетов»*, — писал 25 июля 1936 г. помощник начальника 2-го отделения 2-го отдела УМТС (Управления материально-технического снабжения) ВВС РККА Штаверман. [38] *«В результате части ВВС вооруженные этими самолетами фактически являются небоеспособными»*, — отмечал 28 июля того же года председатель комиссии по войсковым испытаниям, командир 56-й иаб Король. [38]*

Тем не менее осенью 1936 г. 21-й авиазавод, выпускавший И-16, устранил наиболее опасные дефекты на новых серийных машинах, и первые республиканские И-16 были неплохими истребителями. Наибольшие нарекания у летчиков вызывало слабое вооружение самолета и неудачная конструкция фонаря. Примером высказываний летчиков служат выдержки из стенограмм бесед, состоявшихся в начале 1937 г., приведенные в приложении № 10.

Пожелания пилотов, воевавших на И-16 в Испании, по улучшению боевых качеств истребителя были учтены, но до реального внедрения улучшений на серийных машинах прошло еще много времени. Объяснение этому содержится в документах Главного управления ВВС РККА — слабость авиационной промышленности. С другой стороны, Мирошников, директор завода № 21, на бригаду инженеров-конструкторов которого была возложена задача по незначительным модернизациям и внесениям изменений, во всем винил НИИ ВВС и опытные конструкторские бюро, забиравшие с завода лучших конструкторов. Автор пытался найти ответ на вопрос, почему И-16 совершенствовался так медленно, тем более что решение проблем, упомянутых боевыми летчиками, не требовало сверхъестественных технических усилий. К сожалению, найти однозначный ответ не удалось. Однако архивные документы, изученные в ходе работы над книгой, позволяют сделать вывод, что кроме промышленности далеко не все в порядке было и в советских ВВС. Сохранилась докладная записка военного комиссара УАВ (управления авиационного вооружения) ВВС РККА м-ра Платонова, подготовленная на имя Алксниса в середине августа 1937 г., по итогам испытаний в НИИ ВВС трех И-16 в течение 1937 г. [15]:

И-16 М-22 № 421161 с 4 ШКАС (установленными в крыльях) повторно поступил с завода № 21 в ОИО (опытно-испытательный отдел) НИИ ВВС 01.02.37 г. Испытания с 22.05.37 г. по 19.06.37 г. Из-за того, что проводивший испытания инженер Воротников отвлекался на другие работы, отчет оформлен 21.07.37 г. Испытания не выдержал: в представленном виде внешние пулеметы не стреляют, при расширение отверстия в газовом регуляторе с 2,5 мм до 3 мм стреляют с темпом стрельбы 1300 выстрелов в минуту. Однако при стрельбе тугой спуск и захлест ленты.



И-16 с М-25 № 5210417 с 2 СН (пулеметами конструкции Савина и Норова). Осмотрен военной приемкой 26.05.37 г., при приемке обнаружен производственный дефект в центроплане, из-за которого самолет простоял до 15.07.37 г. В итоге самолет был отправлен с завода в НИИ ВВС 19.07.37 г. Для производства испытаний 31.07.37 г. с завода в НИИ приехали конструкторы, но без актов заводских испытаний и других документов, в результате возвращались обратно, и к испытаниям удалось приступить только 07.08.37 г.

И-16 с М-25 № 5210240 с 2 ШКАС со звеньеуловителями. 11.05.37 г. ошибочно с завода № 21 был отправлен в 83-ю иаб в Брянске. 23.06.37 г. начальник ВВС РККА дал указание командующему ВВС БВО перегнать самолет в НИИ ВВС. 08.07.37 г. командующий ВВС БВО отправляет телеграмму в УМТС (управление материально-технического снабжения) ВВС, в которой просит для перегонки выделить летчика из НИИ ввиду занятости личного состава округа. 18.07.37 г. самолет перегнали в НИИ, однако это оказался не И-16, а ИП. 29.07.37 г. летчик НИИ вторично направляется в 83-ю бригаду. 04.08.37 г. самолет перегнали в НИИ. 13.08.37 г. — начало испытаний.

Внести изменения в серийные машины удалось только в начале 1938 г., когда появился И-16 тип 10. Тем не менее установленные на тип 10 синхронные пулеметы отлажены не были, стекло козырька кабины пилота на больших скоростях вылетало и ранило пилота, а бронеспинка пробивалась не только 12,7-мм пулями итальянских пулеметов, но и 7,92-мм пулями немецких MG-17.

Конструктивные дефекты И-16 усугублялись дефектами производственными, о чем неоднократно упоминалось ранее. Поэтому полностью боеспособными можно назвать лишь 31 И-16 тип 5, прибывшие в Испанию в ноябре 1936 г. и 62 И-16 тип 6, поставленные республиканским ВВС в августе 1937 г. Другие прибывшие в Испанию истребители можно считать либо ограниченно боеспособными (90 самолетов, поставленных в августе 1938 г.), либо вообще небоеспособными (62 И-16, полученных в мае — июне 1937 г., и 31 самолет — в марте 1938 г.).

Еще до проявления со всей силой дефектов И-16 испанцы в конце 1936 г. решили закупить и поставить на вооружение истребитель Фоккер D.XXI, однако этим планам не суждено было сбыться. Сейчас уже сложно сказать, правы были республиканцы или нет, ведь возможностей испанской промышленности хватало, чтобы устанавливать нормальные козырьки, бронеспинки, усиливать вооружение и надежность конструкции крыла. Испанцам пришлось сначала вносить небольшие изменения в конструкцию И-16, такие, как усиление бортов фюзеляжа в районе дверок кабины, затем началось изготовление новых плоскостей, а в итоге было организовано

производство И-16 на испанских заводах. До конца Гражданской войны было построено 4 И-16, представлявших собой нечто среднее между типом 5 и типом 10, в боевые эскадрильи из-за нехватки двигателей поступило не более двух машин, которые были потеряны.

Число боеспособных республиканских И-16 к концу войны точно неизвестно. В последние недели существования республики часть «Мошек» была уничтожена республиканскими авиаторами, другие — перелетели во Францию. После окончания войны французы вернули 7 И-16, оставив у себя неизвестное число самолетов, о чем сообщают в воспоминаниях польские летчики, оказавшиеся во Франции после сентября 1939 г. Франкисты, используя республиканские заделы, построили 28 И-16, применявшиеся в основном в летных школах до 1953 г.

В заключение следует сказать о вооружении И-16 — 7,62-мм пулемете ШКАС. Этот пулемет при небольшом весе обладал высоким темпом стрельбы — до 1800 выстрелов в минуту. Авиационные пулеметы винтовочного калибра иностранных самолетов имели меньшую скорострельность. А. Гусев вспоминал в своих мемуарах: *«Предупреждали нас ветераны и об одной особенности немецких летчиков. Они открывали огонь с большой дистанции — 800—700 метров и вели его длинными очередями до 300—350 метров. Такая длительность очереди вызывала у нас удивление. Наши пулеметы не могли так стрелять — перегревались».* [83]

Пулемет ШКАС нормально стрелял либо патронами, специально разработанными для него конструктором Н. М. Елизаровым, которые в незначительном количестве появились в Испании только в начале 1938 г., либо обычными патронами с простой пулей. При стрельбе зажигательными патронами (которых не хватало), имевшими большую пулю, в отличие от старого и надежного ПВ-1, ШКАС часто давал задержки. О значении боеприпасов говорится в одном из донесений комиссара Агальцова: *«Отсутствие зажигательных патронов для «И-16» (ШКАС) сильно нервирует летчиков. Очень часто летчики стреляют на короткой дистанции, явно видят хорошие попадания, однако самолета противника сбить не могут».* [16]

Кроме этого, у ШКАСа оказалась неудачной конструкция патронных ящиков: в полете, при перегрузках, их слабо укрепленные стенки «распирало», и в результате пулеметная лента *«шла на перекос»*, а пулемет давал задержку. Лучше всех проблемы вооружения И-16 типа 5 описал советник Птухин: *«Самолет «И-16», у которого разнесены пулеметы «ШКАС» на 3 метра один от другого, вооружен явно неудовлетворительно. В бою нельзя совместить эти три линии: полета пуль из двух пулеметов и линии прицеливания. Важно иметь попадание не вообще в самолет противника. Многие наши летчики благополучно возвращались, привозя по 30 и более пробоин. Важно попасть в фашистского пилота. Этого сделать почти нельзя при современной установке пулеметов. В бою никогда ни один летчик не рассчитывает на возможность попадания с большой дистанции.*

Нужно на «И-16» и на «И-15» установить два пулемета «ШКАС» для стрельбы через винт и также на фюзеляже два крупнокалиберных пулемета. Только такое вооружение может считаться на сегодня удовлетворительным.

Наконец, патроны должны быть преимущественно зажигательные. Как только в середине января мы получили зажигательные патроны на «И-16» (имеются в виду патроны Н.М. Елизарова) *обстановка сразу изменилась. В боях стали гореть «Мессер-Шмидты», «Хейнкели-111» и другие, которые, естественно, раньше ограничивались только пробоинами. Все летчики говорят, что простые патроны не нужны, что они хотят драться, имея у себя только зажигательные, трассирующие и бронебойно-разрывные патроны. Трассирующие патроны для боя в дневных условиях нужны другие. В солнечные дни наши патроны, оставляющие световой след, почти не видны. Нужно, чтобы они оставляли дымовой след, как это у немецких истребителей».*[65]

Технические данные истребителя И-16 **

	Тип 6*** (тип 5)	Тип 10***
Двигатель — на всех типах 9-цилиндровый воздушного охлаждения****	М-25 А (М-25)	М-25В(Wright Cyclone -1820 F-54)
Мощность, л.с. (на высоте), м	650/0 (635/0) 730/2300 (700/2300)	775/0 750/2900
Вооружение	2 крыльевых 7,62-мм пулемета ШКАС	4 7,62-мм пулемета ШКАС, 2 синхронных и 2 крыльевых
Максимальная скорость	390 км/ч у земли 445 км/ч на 2700 м 432 км/ч на 5000 м 412 км/ч на 7000 м	390 км/ч у земли 445 км/ч на 3000 м 432(480) км/ч на 5000 м 412 км/ч на 7000 м
Время набора высоты	5000 м за 7,4 мин.	5000 м за 6,9 (5) мин.
Дальность полета	540 м	400-500 м
Потолок	9100 м	8900 м
Вес пустого	1222 кг	1327 кг
взлетный вес	1589 кг	1716 кг
Размеры		
размах крыла	9,00 м	9,04 м
длина	5,86 м	6,76 м
высота	3,25 м	3,25 м
площадь крыла	14,54 кв.м	14,54 кв.м

*Согласно данным, приведенным в Постановлении СТО (Совет труда и обороны) СССР № ОК-179сс от 14.08.36 г., по состоянию на 1.08.36 г. авиационной промышленностью было сдано 348 самолетов И-16 М-25 (РГВА. Ф. 29. Оп. 35. Д. 66. Л. 259—260).

**Из-за малого ресурса двигателей летные характеристики в процессе эксплуатации быстро и существенно снижались.

***Летные и весовые данные для экземпляра, испытывавшегося в НИИ. Более полные данные для серийного типа 6 приведены в приложении № 16.

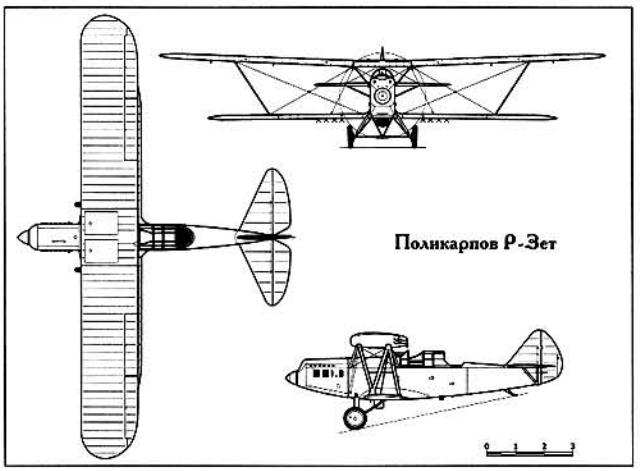
****Система управления двигателем включала в себя нормальный газ, высотный газ, ручное опережение и установку створок жалюзи.

Р-Z

Двухместный разведчик, корректировщик и легкий бомбардировщик, биплан деревянной конструкции с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра в июле 1935 г. Серийно выпускался с июня 1936 г. по весну 1937 г. Всего выпущено 1031 экземпляров. Самолет обладал рядом различных дефектов, и ВВС стали просто отказываться от него. Машину в гражданском варианте П-Z с 1936 г. стали передавать в ГВФ. Гражданские специалисты также невысоко оценили П-Z и к ноябрю 1938 г. практически полностью освободились от ненужного самолета. Военным не удалось так быстро избавиться от этой машины, тем более что и заменить ее долгое время было просто нечем, и Р-Зету пришлось воевать в Испании, Монголии, Финляндии и в Великой Отечественной войне.

В Испанию в первой половине 1937 г. попали 93 Р-Зета. Формировавшиеся на их базе подразделения состояли из испанских авиаторов, но первоначально руководил ими полковник Котов. Впервые «Наташи» участвовали в боях под Гвадалахарой в марте 1937 г. и после этого активно применялись во всех крупных сражениях 1937 г. в центральной Испании. В 1938 г. с усилением истребительной авиации и ПВО мятежников активность «Зетов» снижается, они в основном действуют на второстепенных участках фронта. Максимальное число эскадрилий — 6 — было достигнуто летом 1937 г., когда действовали три отдельные эскадрильи и одна группа, состоявшая из трех эскадрилий. Но в результате понесенных потерь после операции под Брунете подразделения были переформированы и сведены в 4 эскадрильи, сохранившиеся до конца войны.

Уцелело 36 Р-Зет, которые еще несколько лет использовались националистами.



Тактико-технические характеристики Р-Z

Двигатель: М-34Н/НБ, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 840 л.с. и 750 л.с. на высоте 3500 м.

Оборудование: предусматривалась установка радиостанции.

Вооружение: 1 × 7,62 мм синхронный ПВ-1 и 1 × 7,62 мм ШКАС у стрелка, 500 кг бомб.

Максимальная скорость: 277 км/ч у земли, 316 км/ч на высоте 3500 м.

Дальность полета: 1000 км.

Потолок: 8700 м.

Вес: пустого 2186 кг, взлетный — 3200 кг.

Размеры: размах крыла — 15,5 м; длина — 9,7 м; высота — 3,5 м; площадь крыла — 42,5 кв.м.

Р-5ССС

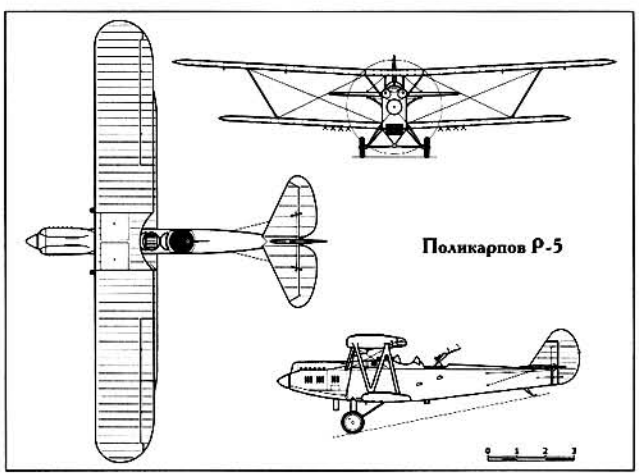
Разведчик и легкий бомбардировщик, одномоторный биплан деревянной конструкции с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 19 сентября 1928 г. Серийно производился с апреля 1930 по 1937 г. Всего выпущено 5534 экземпляра.

Единственная партия из 31 машины, в наиболее грозной модификации — ССС (скоростной, скороподъемный, скорострельный), прибыла в Испанию в ноябре 1936 г. Боевой дебют состоялся 2 декабря 1936 г. Экипажи самолетов, получивших шутливо-издевательское прозвище «скоростники», первоначально состояли из советских авиаторов, как вновь прибывших, так и уже успевших повоевать (Тхор и Тупиков и др.). Штурмовики применялись в основном для ударов по аэродромам, однако организация их боевого применения желала много лучшего. Нередко эти тихоходные машины ходили на задания без истребительного прикрытия. Тем не менее они смогли нанести несколько успешных ударов, правда за счет собственных чувствительных потерь. Результатом стала появившаяся 21 декабря 1936 г. в дневнике боевых действий формулировка о полной непригодности этих самолетов к современной войне. После этого ССС были переведены на ночную работу. Исключение составили действия под Гвадалахарой в марте 1937 г., когда вражеская авиация из-за плохой погоды была прикована к аэродромам, а также бои под Сеговией в мае — июне, в последнем случае неудачные действия истребителей прикрытия привели к потерям, и от действия днем после этого отказались полностью.

В варианте ночных бомбардировщиков самолеты почти без потерь действовали вплоть до самого конца войны.

Советские летчики постепенно, к июню 1937 г., были сменены испанскими и интернациональными авиаторами.

После окончания войны франкистам досталось 9 Р-5, эксплуатировавшихся до 1945 г.



Тактико-технические характеристики Р-5ССС

Двигатель: М-17 Ф, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 680 л.с.

Оборудование: самолеты в Испанию прибыли с радиооборудованием, однако, по воспоминаниям участников, *«радиостанции стояли лишним грузом»* и, возможно, позже были сняты.

Вооружение: 5 7,62 мм ШКАСА — 4 в крыле и 1 у стрелка, до 300 кг бомб.

Максимальная скорость: 244 км/ч у земли, 242 км/ч на высоте 1000 м.

Дальность полета: 900 км.

Потолок: 6100 м.

Вес: пустого 2042 кг, взлетный — 3003 кг.

Размеры: размах крыла — 15,5 м; длина — 10,5 м; высота — 3,6 м; площадь крыла — 50,2 кв.м.

СБ

СБ — средний бомбардировщик, двухмоторный цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся 7 октября 1934 г. В СССР выпускался с конца 1935 по начало 1941 г. Всего было построено 6831 экземпляров в Советском Союзе и 110 машин в Чехословакии по лицензии.

Первые СБ в количестве 30 штук и 15 экипажей прибыли в Испанию в октябре 1936 г. Кроме уже упоминавшихся ранее деталей данного события, во время погрузки — разгрузки — сборки пропала часть (или даже все) летного обмундирования. «Где-нибудь растащили, потому что обмундирование было послано и зимнее и летнее» — так позже в беседе с летчиками прокомментировал начальник ВВС РККА Алкснис [12]. Больше всего страдали от пропажи летного обмундирования штурманы СБ, которые сидели в продуваемой кабине самолета в гражданской одежде и без летных очков при скорости полета 400 км/ч.

Недостающие экипажи СБ были подготовлены на месте в Испании из советского летного состава, прибывшего без самолетов в конце сентября — начале октября 1936 г. Первоначальная подготовка происходила на «Дрэгонах» и «Супердрэгонах», т.к. часть летчиков до этого момента не летала на двухмоторных машинах. Подготовкой экипажей СБ руководил Эрнст Шахт, который «забраковал» часть претендентов, он же и возглавил первую эскадрилью СБ, вступившую в бой.

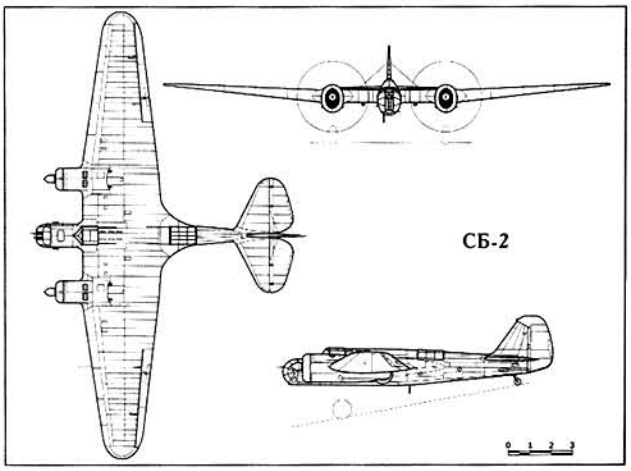
28 октября 1936 г. 3 СБ из эскадрильи Шахта впервые бомбили противника. Несмотря на свою малочисленность, новые советские бомбардировщики, нанеся ряд ударов по вражеским аэродромам, повредили, а возможно, и уничтожили часть самолетов противника, заставив его частично перебазировать свою авиацию подальше в тыл.

Не менее важен был и психологический эффект применения советских бомбардировщиков, оказываемый на обе противоборствующие стороны. Первый опыт боевого применения СБ показал, что бомбардировщики могут летать без особого риска быть сбитыми истребителями противника: самолеты националистов просто не могли догнать «Катюшки».

Однако в ходе эксплуатации бомбардировщика выявились и серьезные проблемы: оказалось, что двигатели М-100 ненадежны и быстро выходят из строя; обзор из кабин экипажа неудовлетворительный; внутренняя связь на больших скоростях отказывает, а установленные в целях секретности вместо ШКАСов устаревшие 7,62-мм пулеметы ДА, были ненадежны. Многие штурманы, воевавшие на СБ осенью 1936 г., сообщали, что ДА вообще не стреляет, у стрелка пулемет переставал стрелять при небольших поворотах от оси самолета (15 градусов, согласно данным Э. Шахта) [12]. Открытие огня в воздухе из ДА стало возможным только после замены пружин в механизме пулемета. Кардинально проблему оборонительного вооружения бомбардировщика удалось решить за счет установки ШКАСов (хотя и к ним, особенно у стрелков, было много претензий). На поздних СБ устанавливалось по 4 ШКАСа — спаренная установка у штурмана и два пулемета у стрелка — один для обороны верхней полусферы, второй — для обороны нижней. Но как бы то ни было, СБ с пулеметами Дегтярева летали в Испании до осени 1937 г.

Все эти недостатки обусловили невысокую оценку СБ со стороны летчиков (см. приложение № 20), а советник и комбриг Алексеев еще в декабре 1936 г. отметил, что *«машина имеет ряд существенных недостатков, но все они покрывались одним ее качеством — скоростью полета»* [12].

К проблемам техническим добавились проблемы и организационные. Авиационные советники видели свои обязанности преимущественно в постановке боевых задач (как правило, шаблонно) и контроле неукоснительного их выполнения. При этом ни советники, ни штаб



ВВС недостаточно внимания уделяли вопросам боевой подготовки и тактики применения авиации, материально-техническому снабжению (упоминания об этих проблемах приведены в приложении № 10). Такое «руководство» деятельностью эскадрилий СБ имело как отрицательные, так и положительные стороны.

В 3-й эскадрилье бомбардировщиков, которой командовал к-н Г. Несмеянов, разборы полетов не проводились, только иногда авиаторы частным порядком делились опытом. Результат неформального общения оказался следующий: стандартная бомбовая нагрузка снизилась до 300 кг, полет к цели и возвращение на максимальной скорости, загрузка топливом — всегда полные баки, вне зависимости от дальности полета. Иная ситуация сложилась в двух других эскадрильях, возглавляемых майорами Э.Шахтом (1-я аэ) и В. Хользуновым (2-я аэ). Самолеты 1-й и 2-й эскадрилий по маршруту летали на крейсерской скорости, бомбовая нагрузка, как правило, составляла 600 кг, максимальный газ моторам давали только в случае необходимости, топливом самолеты заправлялись в зависимости от дальности полета. Кроме этого, в обеих эскадрильях бронировалось место пилота и была увеличена бомбовая нагрузка СБ. До возвращения в феврале 1937 г. в СССР Шахт успел поставить на свой самолет 4 дополнительных бомбодержателя для 10 кг бомб. Энергичный комэск сумел обменять выделенную легковую машину на 4 ШКАСа (использовавшиеся где-то в качестве зенитных пулеметов) и поднял вопрос о внесении изменений в оборудование места стрелка-радиста: в полете при открытой кабине голова стрелка, если он занимал боевое положение или следил за обстановкой в воздухе, обдувалась мощным набегающим потоком воздуха. Получила 1-я эскадрилья и французские фотоаппараты для проведения разведки, однако до отъезда Шахта поставить их не успели.

Все эти мероприятия позволили сохранить 1-ю и 2-ю эскадрилью в боевом строю, в то время как 3-я после использования ресурса запасных двигателей была расформирована.

Автору не удалось установить, каким образом руководству ВВС РККА стало известно об активной деятельности Э. Шахта, но 31 декабря 1936 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. 27 июня 1937 г. этого же высокого звания удостоился В. Хользунов. Командир 3-й эскадрильи Г. Несмеянов получил орден Ленина.

Несмотря на все старания наших летчиков и командиров 1-й и 2-й эскадрилий, республиканское правительство решило не приобретать больше СБ. На рубеже 1936—37 гг. была закуплена новая партия «Потез-54» и началась подготовка к производству другого французского бомбардировщика — «Марсель-Блох 210». Оставшимся к этому моменту в строю СБ, видимо, отводилась роль фоторазведчиков. Однако политика «невмешательства» европейских стран

не позволила сбыться планам республиканцев, поэтому весной 1937 г. была закуплена вторая партия из 31 СБ. Эти самолеты были укомплектованы ШКАСами и имели те же двигатели М-100, но уже более надежные и доведенные, которые, однако, продолжали сильно перегреваться в условиях летней испанской жары.

К лету 1937 г. у противника появились новые образцы бомбардировщиков, превосходившие СБ по основным боевым характеристикам, а немецкий истребитель Bf-109 лишил «Катюшку» ее главного достоинства — превосходства в скорости. Усилившаяся немецкая зенитная артиллерия заставила значительно поднять высоту полета советских бомбардировщиков.

В течение 1937 г. «Катюшки» наносили эффективные удары по морским портам националистов. Итальянцы для противодействия бомбардировкам СБ вынуждены были держать на о. Майорка одну, а позже две эскадрильи Фиатов CR.32. Однако уступавшие республиканским бомбардировщикам по скорости «фиаты» не всегда справлялись со своей задачей.

29 мая 1937 г. в порту другого острова — Ивиса 2 СБ произвели, пожалуй, наиболее известный в истории Гражданской войны налет, в результате которого был тяжело поврежден немецкий крейсер «Дойчланд».

Удары по портам СБ выполняли самостоятельно, а на задания над континентальной Испании «Катюшки» стали все чаще летать с истребительным прикрытием. При этом отмечалось, что *«на высоте выше 5000 м И-16 с мотором М-25А и М-25В отстают от СБ. И-16 с мотором F-54 (американский) справляется с задачей прикрытия СБ на любых скоростях.... Было много случаев, когда СБ, увидев истребителей фашистов, давали газ за «защелку» и уходили, оставляя прикрывающих истребителей»* [19]. Применение СБ без истребительного прикрытия приводило к тяжелым последствиям: 7 февраля 1938 г. 4 СБ были сбиты, а еще 4 сильно повреждены противником в воздушном бою.

Весной 1938 г. из СССР прибыла последняя партия из 31 бомбардировщика. В архивных документах отмечается их отличие от предыдущих, однако в чем именно оно заключалось, не указывается, вероятно, на них стояли новые двигатели — М-100А. Установка нового двигателя не повлекла за собой значительного улучшения характеристик СБ. Скорость бомбардировщика все равно не превышала скорость «мессершмитта». Поэтому СБ приходилось летать в основном под прикрытием И-16, подстраиваясь под их скорость.

В мае 1938 г., согласно советским документам, количество СБ достигло своего максимума — на стороне правительства воевали 4 эскадрильи на «Катюшках». Две из них (2-я и 3-я) были укомплектованы советскими экипажами, но уже к концу лета 1938 г. от двух «наших» эскадрилий фактически осталась одна [23]. Иностранные специалисты считают, что в августе 1938 г. вся группировка СБ состояла из 4 эскадрилий с испанскими экипажами [117].

В Испании в конструкцию СБ вносились изменения в целях повышения его боевых характеристик. Кроме модификаций Шахта и Хользунова, о которых было сказано ранее, в июне 1938 г. на самолете с кодировкой ВК-004 были испытаны «горизонтальные» бомбосбрасыватели, на которые можно было подвесить две бомбы по 100 кг. В октябре 1938 г. на машинах с бортовыми номерами 21 (код ВК-083) и 26 испытывались бомбовые кассеты. В этом случае СБ мог брать либо 48 бомб по 12 кг, либо 436 бомб по 0,76 кг [24]. На многих СБ снимался фонарь задней кабины, на фюзеляже устанавливался небольшой козырек для прикрытия стрелка, а в верхней части фонаря кабины летчика устанавливалось зеркало заднего вида.

К осени 1938 г. в результате противодействия, главным образом зенитной артиллерии противника, а также истребителей «Легиона Кондор», участие СБ в боевых действиях стало постепенно сокращаться. Удары «Катюшек», как правило, сопровождались собственными потерями, а небольшая бомбовая нагрузка не позволяла нанести противнику ощутимый ущерб. В отчетах того периода советские летчики оценивали эффективность своих ударов невысоко [26].

В 1939 г. СБ фактически перестали вылетать на боевые задания — поражение республиканцев в войне стало очевидным. Уцелевшие 19 (1 СБ достался в ходе войны) машин достались после окончания войны националистам.

Всего в Испанию из СССР было доставлено 92 СБ, ставшим самым массовым республиканским бомбардировщиком.

В заключение следует сказать об оборудовании СБ. Предусматривалась установка радиостанций и кислородного оборудования, однако самолеты, как правило, эксплуатировались без того и другого. В докладах нескольких участников содержится критика наших кислородных приборов, «сильно затрудняющих обзор», и предлагается использовать приборы немецкого образца. По радиостанциям однозначного мнения нет. Советник Котов (в докладе от 28.08.37 г.) объясняет отказ слабой подготовкой радистов. *«Частичной причиной этого было следующее. Летнаб на PZ и стрелок-радист на СБ, подлетая к фронту, все внимание уделяли задней полусфере. Работа на радиоустановке отвлекала его от основной задачи — обороны, даже работа с командным прибором по этой же причине стрелками-радистами СБ проводилась на территории противника неохотно. И это имело безусловные основания, так как почти все потери СБ и потери PZ при встрече с истребителями противника происходили из за неожиданных атак с хвоста. Было бы крайне желательно на СБ перенести приемник и передатчик, а также командный прибор ближе к хвосту самолета с тем, чтобы стрелок-радист имел возможность работать с радио и командным прибором, не отрываясь от пулеметов и от наблюдения за воздухом»*. Советник Лопатин (в докладе от 19.09.37 г.). *«Недочеты: совершенно ошибочно (из соображений скрытности) весной 1937 г. было снято с СБ все радиооборудование и самолеты лишены связи — сейчас оно восстанавливается»*. Советник Берзин (в письме от 18.12.36 г.). *«Самое трудное, нет радистов. Самолетные рации фактически без ухода и не работают. Они не работают еще и потому, что не присланы совершенно наземные радиостанции типа 11-АК или 12-АК* (испанцы располагали собственными наземными радиостанциями). *Потому никакой связи с самолетами, несмотря на все мои старания и попытки, не удалось наладить»*. К этому надо добавить низкое качество радиоаппаратуры и организацию боевого использования, позволяющую обходиться без оного.

Тактико-технические характеристики СБ*

Двигатели: М-100 (М-100А), 12-цилиндровые жидкостного охлаждения, мощностью 750 (860) л.с. на высоте 4300 (3300) м.

Вооружение: на первой партии 3 7,62 мм ДА, позже 4 ШКАС. Бомбовая нагрузка первых СБ была официально определена в 500 кг, поздних — 600 кг, на отдельных машинах были установлены дополнительные бомбодержатели.

Максимальная скорость: 393 (423) км/ч на высоте 5200 (4000) м.

Дальность полета: у первых серийных, по данным НИИ, — 2187 км, в действительности горючего хватало только на 4,5 часа, и в целом радиус действия, как отметили авиаторы, получался в два раза меньше. На поздних сериях дальность значилась 1500 км.

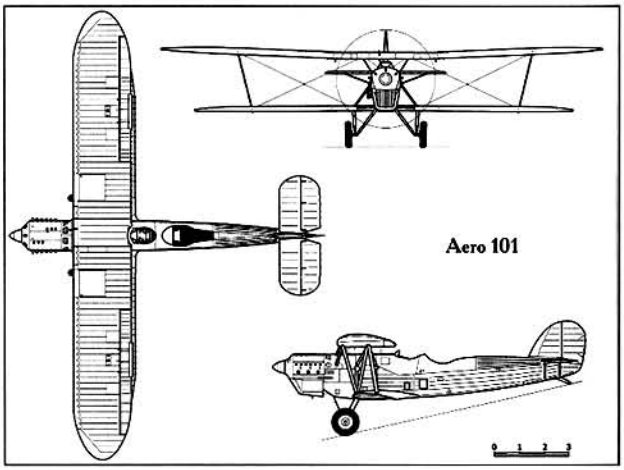
Потолок: 9560 м.

Вес: максимальный взлетный — 6360 (6462) кг.

Размеры: размах крыла — 20,33 м; длина — 12,27 м; высота — 3,88 м; площадь крыла — 56,7 кв.м.

* Более полные летные данные для серийных СБ приведены в приложении № 20.

Aero A-101



Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, одномоторный биплан смешанной конструкции с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 12 декабря 1934 г. В 1935—36 гг. в Чехословакии было выпущено 29 A-101 и 64 Ab-101 (модификации, оснащенной более мощным двигателем Hispano-Suiza 12Ydrs).

На самолет обратило внимание руководство Испанской республики, и в начале 1937 г. в Чехословакии через Эстонию было закуплено 29 машин. Поставки начались весной 1937 г., однако 15 апреля франкистский крейсер «Алмиранте Сервера» перехватил транспорт «Hordena», шедший в Сантандер, на борту которого находилось 22 «аэро». Самолеты получили номера с 17-1 по 17-22, и на них была сформирована группа 5-G-17, личный состав которой был переведен с Breguet XIX. Националисты использовали самолеты в боях до конца войны. Количество Aero 101, попавших в республиканские ВВС, точно неизвестно, но их число не превышало 7.

Тактико-технические характеристики Aero 101

Двигатель: CKD-Praga (лицензионный Isotta-Fraschini Asso XI), 12-цилиндровый водяного охлаждения, мощностью 800 л.с.

Вооружение: 2 синхронных 7,7-мм пулемета Vickers и 2 × 7,7-мм пулемета Льюис у стрелка, 500 кг бомб.

Максимальная скорость: 265 км/ч.

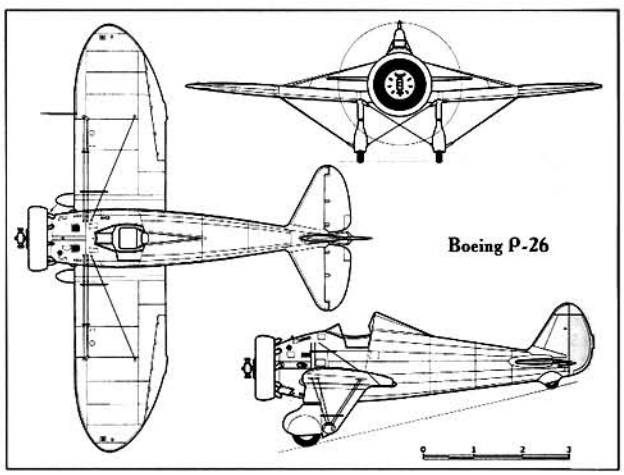
Дальность полета: 850 км.

Потолок: 5500 м.

Вес: пустого — 2580 кг, максимальный взлетный — 4350 кг.

Размеры: размах крыла — 17 м; длина — 12,09 м; высота — 3,73 м; площадь крыла — 57,10 кв.м.

Boeing 281 (P-26)



Одноместный истребитель, цельнометаллический моноплан с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра модели 248 состоялся 20 марта 1932 г. Серийно производился в США с декабря 1933 до середины 1936 г., всего выпущено 148 экземпляров.

В Испанию, в рамках планируемой замены истребителя Ньюпор 52, в начале 1935 г. попал один Boeing 281. Самолет не удовлетворил испанцев. К началу мятежа этот истребитель все еще находился в Испании и в условиях нехватки у республиканцев авиатехники принял участие в боях, в одном из которых, в октябре 1936 г., был сбит «фиатами».

Тактико-технические характеристики Boeing 281

Двигатель: Pratt & Whitney «Wasp», 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 550 л.с.

Вооружение: 2 синхронизированных 7,7-мм пулемета Vickers.

Максимальная скорость: 372 км/ч.

Дальность полета: 600 км.

Время подъема на высоту: 3000 м — 4,6 мин.

Потолок: 8600 м.

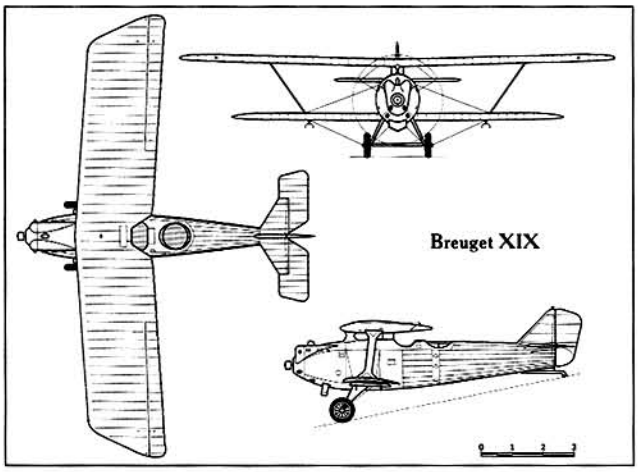
Вес: пустого — 1067 кг, взлетный — 1533 кг.

Размеры: размах крыла — 8,5 м; длина — 7,2 м; высота — 2,4 м; площадь крыла — 13,9 кв.м.

Breguet XIX

Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, двухместный одномоторный цельнометаллический биплан с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся в марте 1922 г. Состоял на вооружении и производился во многих странах. Всего было выпущено около 2000 экземпляров. В Испанию в 1920-е г. было поставлено из Франции 19 готовых самолетов. Позже испанская авиастроительная компания CASA собрала 26 экземпляров из французских частей и в период до октября 1935 г. построила по лицензии еще 177 самолетов. Испанские самолеты различались устанавливаемыми двигателями, основной моделью был вариант с двигателем Lorraine 12D или 12E, выпускаемым по лицензии, на другие ставились импортные Hispano-Suiza 12Hb или 12Lb.

Самолеты активно эксплуатировались испанскими ВВС как в мирной обстановке, так и в условиях колониальной войны в Марокко, но после 1935 г. количество боевых эскадрилий стало постепенно снижаться, так, по иностранным данным, в 1935 г. было 15 эскадрилий этих самолетов, а к началу Гражданской войны оставалось уже только 9 эскадрилий. С началом мятежа каждой стороне досталось примерно по 60 машин. Каждая сторона стала активно привлекать их для выполнения боевых заданий. Националисты на этих машинах к осени 1936 г. сформировали 5 групп (эскадрилий) 1-G-10, 2-G-10, 3-G-10, 4-G-10 и 5-G-10. К лету 1937 г. поставки более современной техники позволили франкистам произвести реорганизацию своих ВВС, в результате на базе этих 5 групп была сформирована группа Аеро 101 и группа Хе-45, оставшиеся летчики и самолеты были сведены в 2 группы — 1-G-10 и 2-G-10. Республиканские самолеты, привлекавшиеся в первые месяцы войны в составе разных, подчас стихийно созданных формирований для выполнения боевых заданий, в этот же период понесли значительные потери. К декабрю 1936 г. количества республиканских «бреге», находившихся в центральной зоне, не хватало уже на формирование и одной эскадрильи. С прибытием в конце ноября группы Р-5 оставшиеся машины и 6 выпущенных в ходе войны новых «бреге» были переведены по-



дальше от активных участков боевых действий. «Бреге» из небольшого количества, имевшихся у республиканцев на СФ, смогли продержаться в боевом строю до августа 1937 г.

Тактико-технические характеристики Бреге XIX

Двигатель: Elizalde A-4 (лицензионный Lorraine Dietrich), 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, мощностью 450 л.с., на купленных во Франции машинах и также небольшой части выпущенных в Испании устанавливались двигатели Hispano Suiza Hb, такого же типа, как и Elizalde, взлетной мощностью 500 л.с.

Вооружение: 1 синхронный 7,7-мм пулемет Vickers и 1 × 7,7 мм Lewis у стрелка, 440 кг бомб.

Максимальная скорость: 230 км/ч.

Дальность полета: 840 км.

Время подъема на высоту: 1000 м — 2,4 мин.

Потолок: 6700 м.

Вес: пустого — 1387 кг, взлетный — 2500 кг.

Размеры: размах крыла — 14,83 м; длина — 9,61 м; высота — 3,69 м; площадь крыла — 50 кв.м.

Bristol Bulldog

Одноместный истребитель, биплан смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра — 17 мая 1927 г. Серийные машины различались типом устанавливаемого двигателя, существовала также двухместная учебно-тренировочная модификация. Всего было выпущено 293 одноместных и 55 двухместных самолета для английских ВВС, и 68 экземпляров мелкими партиями разошлись на экспорт.

3 июля 1937 г. 7—8 бывших литовских самолетов прибыли в северную часть республиканской Испании. Первый боевой вылет 5 самолетов отмечен 1 августа 1937 г. Из всей этой партии к 22 октября 1937 г. уцелел только один самолет, который достался националистам.

Тактико-технические характеристики

Двигатель: Jupiter VI, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 450 л.с.

Вооружение: 2 установленных в фюзеляже синхронизированных 7,7-мм пулемета Vickers.

Максимальная скорость: 285 км/ч на высоте 3000 м.

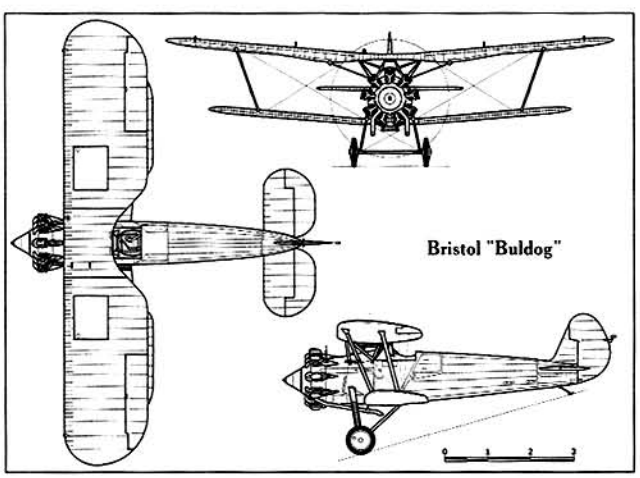
Дальность полета: 500 км.

Время подъема на высоту:

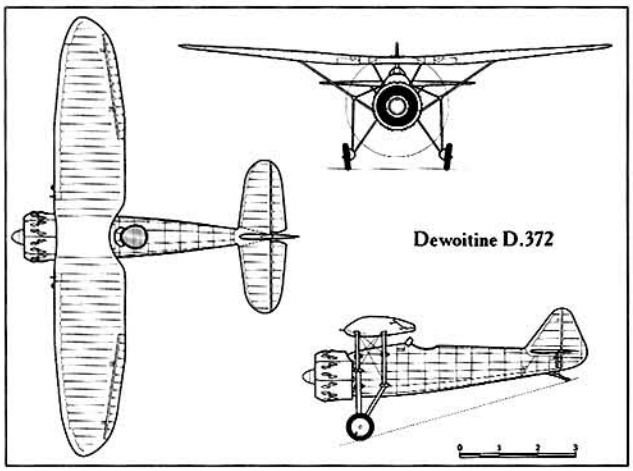
Потолок: 8900 м.

Вес: пустого — 1012 кг, взлетный — 1690 кг.

Размеры: размах крыла — 10,33 м; длина — 7,65 м; высота — 2,95 м; площадь крыла — 28,54 кв.м.



Dewoitine D.37I и D.372



Одноместный истребитель, моноплан-парасоль смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра D.37 состоялся в августе 1932 г. Весной 1935 г. ВВС Франции заказали 28 истребителей D.371. Под обозначением D.372 самолет строился на экспорт.

Вместе с самолетами «луар», несколько «девуатинов» в августе – сентябре 1936 г. прибыли в Испанию. Количество прибывших тогда машин точно неизвестно, французский летчик А. Гидез в отчете указывал, что их было 14. На них воевала интернациональная эскадрилья (в основном с французскими летчиками «Испания») и эскадрилья «Лафайет» (в основном с испанцами). Самолет был неплох по летным данным, однако это не спасло республиканцев – к ноябрю 1936 г. большая часть поставленных машин была потеряна по боевым и не боевым причинам. Оставшиеся использовались для прикрытия прибрежных городов. Кроме поставок в августе 1936 г., в иностранной литературе также встречаются данные об отправке 12 истребителей в 1938 г.

Тактико-технические характеристики D.371

Двигатель: Gnome-Rhone 14 Kfs, 14-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 930 л.с.

Вооружение: оригинальное французское – 2 фюзеляжных синхронизированных 7,7-мм пулемета Vickers и 2 крыльевых несинхронных 7,5-мм пулемета MAC (или Darn), в Испании самолеты были поставлены без вооружения и первоначально на них были установлены по два крыльевых Lewis с магазинным питанием, позже, с началом поставок из СССР, оставшиеся машины были перевооружены на ПВ-1.

Максимальная скорость: 405 км/ч (по другим данным, 380) на высоте 4500 м.

Дальность полета: 900 км.

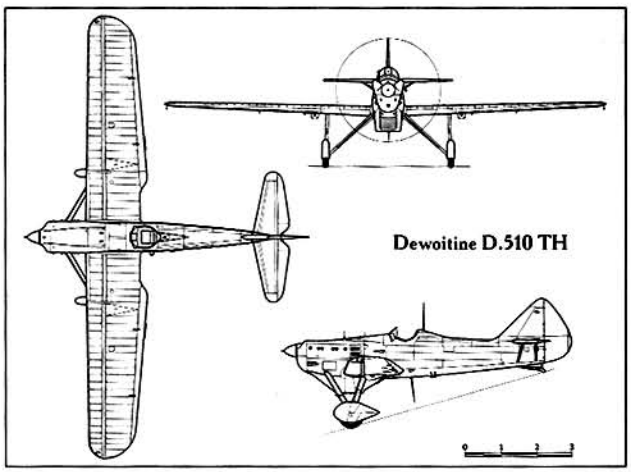
Время подъема на высоту: 1000 м – 1,4 мин.

Потолок: 9700 м.

Вес: пустого – 1295 кг, взлетный – 1725 кг.

Размеры: размах крыла – 11,8 м; длина – 7,4 м; высота – 3,18 м; площадь крыла – 17,8 кв.м.

Dewoitine D.500 и D.5I0



Одноместный истребитель, цельнометаллический моноплан. Первый полет опытного экземпляра – 18 июня 1932 г. Серийно выпускался с ноября 1934 г. по май 1938 г. Существовало три основные модификации (D.500, D.501, D.510), различавшиеся двигателями, вооружением и небольшими изменениями в конструкции. Всего было выпущено 360 экземпляров.

В 1936 – 37 г.г. в Испанию попало два таких самолета. Один – модификации D.500 с двигателем Hispano Suiza 12 Xbrs и второй – модификации D.510 с двигателем Hispano Suiza 12 Ycrs. Вооружение на обеих машинах перед отправкой сняли. В Испании на них смонтировали по паре пулеметов ПВ-1 в крыле, вне плоскости вращения винта, а на модификации D.510 двигатель в процессе эксплуатации заменили на советский М-100А. Истребители использовались в летной школе в Эль-Кармоли, а позже были привлечены для прикрытия тыловых объектов. В ночь с 21 на 22 марта испанец Хосе Корарал сбил на «Девуатине» D.510 Хе-59 из AS/88. Других побед на этих самолетах в Испании не было. Один из этих истребителей был разбит при неудачной посадке осенью 1938 г., второй был уничтожен при бомбежке аэродрома в феврале следующего года.

Тактико-технические характеристики D.510

Двигатель: один Hispano-Suiza 12 Ycrs, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 835 л.с. и 860 л.с. на высоте 4000 м. (В Испании М-100А – лицензионный вариант HS 12 Y).

Вооружение: 20-мм пушка Hispano-Suiza S 9, установленная в развале цилиндров двигателя и 2 установленных в крыле 7,5-мм пулемета Darne или Mac (В Испании 2 ПВ-1).

Максимальная скорость: 395 км/ч.

Дальность полета: по разным данным, от 600 до 1000 км.

Потолок: 10 500 м.

Вес: пустого – 1430 кг, взлетный – 1920 кг.

Размеры: размах крыла – 12,09 м; длина – 7,94 м.

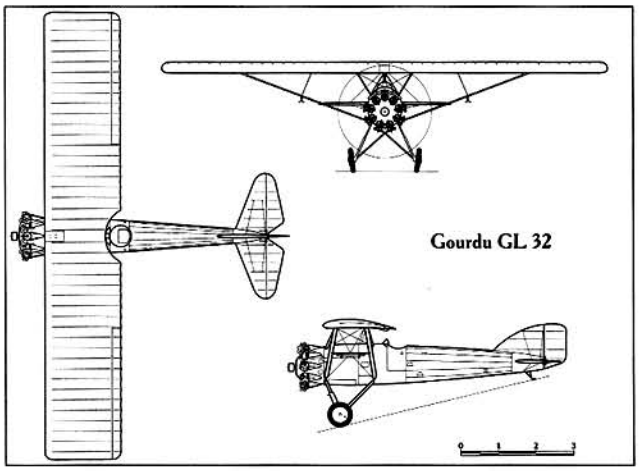
Gourdou-Leseurre GL-32

Одноместный истребитель, моноплан-парасоль смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра состоялся весной 1925 г. Выпускался во Франции с 1927 г., всего было выпущено 749 экземпляров. Самолет в период 1927 – 29 гг. установил несколько рекордов высоты (один в варианте гидросамолета).

На рубеже 1936 – 37 гг. республиканцы в числе другой авиатехники планировали закупить 15 истребителей «гурду», вероятно, именно столько их и поступило в Испанию весной 1937 г. (в иностранной литературе цифра поставленных машин достигает 22). Сложно объяснить этот выбор республиканцев – самолет уже безнадежно устарел как истребитель, возможно избавляясь от устаревшей техники, французы просили за нее весьма скромные суммы. Кроме этого, он поставлялся без вооружения и оборудования. Самолеты попали на Северный фронт. Баски, учитывая возможности самолета, переоборудовали его в пикирующий бомбардировщик, способный нести одну 100 кг бомбу. В итоге все «гурду» разделили судьбу большинства имевшихся на севере республиканских самолетов – либо сбиты, либо уничтожены на аэродромах, либо захвачены националистами.

Тактико-технические характеристики Gourdou-Leseurre GL-32

Двигатель: Gnome-Rhone Jupiter 9 Adi, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 420 л.с.



Вооружение: оригинальное французское, 2 синхронных 7,5-мм пулемета MAC, в Испании главным оружием самолета стала 100 кг бомба, про состав стрелкового вооружения сведений нет.

Максимальная скорость: 250 км/ч у земли.

Дальность полета: 500 км.

Потолок: 8750 м.

Вес: пустого – 1010 кг, максимальный взлетный – 1376 кг.

Размеры: размах крыла – 12,2 м; длина – 7,55 м; высота – 3,1 м; площадь крыла – 24,9 кв.м.

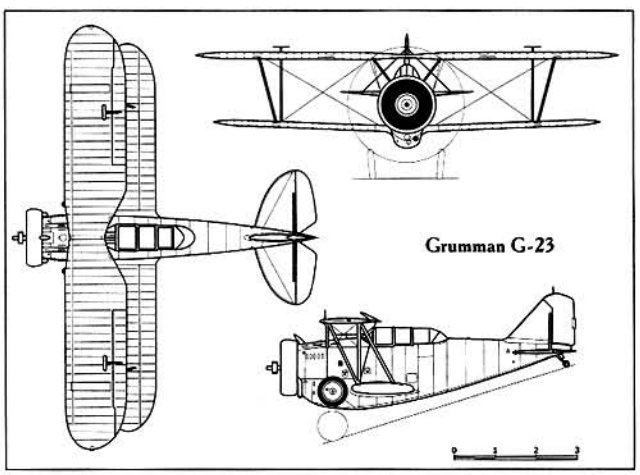
Grumman GE-23

Двухместный цельнометаллический истребитель-биплан с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра – 29 декабря 1931 г. В следующем году Флот США заказал 27 этих машин, которые были поставлены в 1933 г. Это был первый серийный биплан с убирающимся шасси. Самолет по лицензии выпускался также в Канаде, где для собственных ВВС было выпущено 15 самолетов и около 40 на экспорт.

34 истребителя канадской постройки весной 1938 г. попали в республиканскую Испанию. 16 машин прибыли 11 апреля, а в конце мая – вторая партия из 18 самолетов. Из них была сформирована группа № 28 во главе с майором Андресом Гарсиа Лакале. Группа состояла из двух эскадрилий. Первая действовала в основном под Валенсией, где потеряла 3 самолета, и в Каталонии, где потеряла еще 10. Вторая эскадрилья действовала в основном на Эстремадурском фронте, потери составили 14 машин. В отечественных документах первый боевой вылет отмечен 2 июля 1938 г. Учитывая, что на 7 августа в составе республиканской авиации насчитывалась уже только 21 машина и то, что ни дневник боевых действий, ни противник не отмечают столь высокие потери, стоит предположить, что большинство самолетов было разбито в процессе освоения их летным составом. Оставшиеся 7 (по другим данным – 10) «грумманов» достались Франко и служили в его ВВС до 1953 г.

Тактико-технические характеристики Grumman GE-23

Двигатель: Wright R-1820-F-52 Cyclone, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 890 л.с.



Вооружение: у оригинала 3 × 7,62-мм пулемета Браунинг – два синхронных и один на турели у стрелка, в Испании устанавливались по два синхронных Vickers калибра 7,7-мм, а у стрелка либо по одному ШКАСу, либо по два Vickers или ДА, 120 кг бомб.

Максимальная скорость: 350 км/ч на высоте 2000 м, по другим данным – 393 км/ч.

Дальность полета: 1010 км.

Потолок: 7200 м.

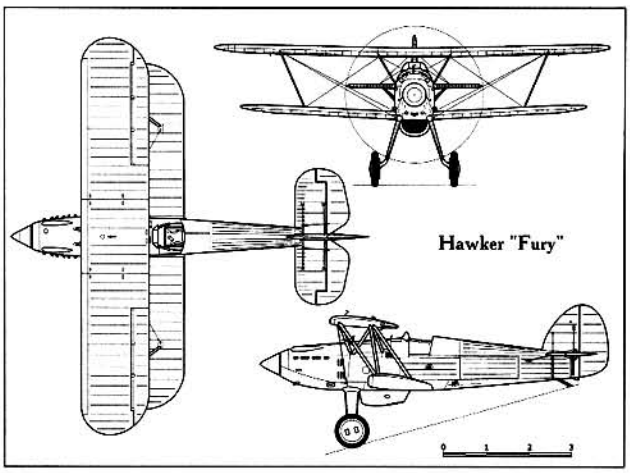
Вес: пустого – 1395 кг, взлетный – 2111 кг.

Размеры: размах крыла – 10,51 м; длина – 7,47 м; высота – 3,38 м; площадь крыла – 28,8 кв.м.

Hawker Fury

Одноместный истребитель, цельнометаллический биплан с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 25 марта 1931 г. Серийно выпускался в Великобритании и Югославии. Всего было выпущено 300 экземпляров. Серийные модификации в основном различались устанавливаемыми двигателями.

В 1935 г. в рамках планируемой замены истребителя «Ньюпор 52» в Испанию попало три экземпляра Hawker Fury. Самолет понравился, и Испания приобрела лицензию на его выпуск, однако наладить производство до начала мятежа не удалось, а после, видимо, не позволила политика «невмешательства». Все три имевшиеся машины, получившие бортовые номера 4-1, 4-2 и 4-3, остались в руках правительства. Один из этих истребителей осенью 1936 г. достался националистам: огнем своих пулеметов из-за неисправности синхронизатора были отстрелены лопасти пропеллера, и пилот вынужден был сесть на территорию противника. Два других самолета в этот же период были сильно повреждены в воздушных боях, и в результате на базе того, что от них оставалось, удалось собрать один истребитель (по некоторым данным, получивший номер 4-4). Судьба его не совсем ясна, по одним данным, он позже был сбит в бою, по другим — он уцелел и достался националистам.



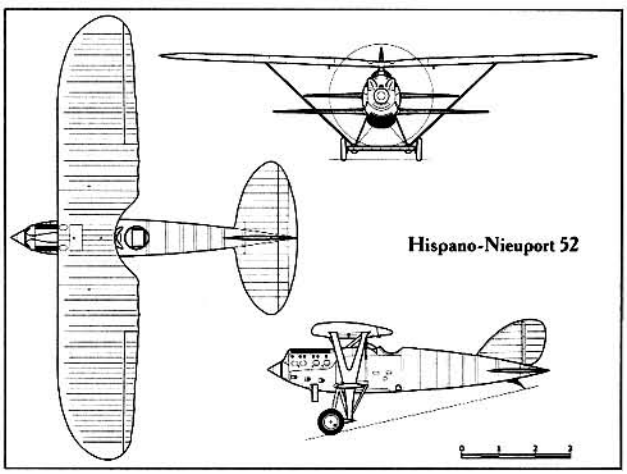
Тактико-технические характеристики Hawker Fury

Двигатель: Hispano-Suiza 12XBrs, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, мощностью 700 л.с.
Вооружение: 2 × 7,7-мм синхронных пулемета Vickers.
Максимальная скорость: 377 км/ч на высоте 4500 м.
Дальность полета: 650 км.
Потолок: 8650 м.
Вес: пустого — 1250 кг, взлетный — 1760 кг.
Размеры: размах крыла — 9,15 м; длина — 8,15 м, высота 3,1 м, площадь крыльев 23,41 кв.м.

Hispano-Nieuport 52

Одноместный истребитель, полутораплан смешанной конструкции. Являлся дальнейшим развитием моделей NiD-42, 44, 46. Первый полет опытного экземпляра состоялся в 1927 г. В 1928 г. истребитель участвовал в авиационном конкурсе в Испании, в результате которого испанцы купили 34 самолета и лицензию на их постройку. В период с 1929 по 1936 г. в Испании было построен 91 самолет. Машины, полученные из Франции, получили бортовые номера с 3-1 до 3-34, местного производства — с 3-35 до 3-125.

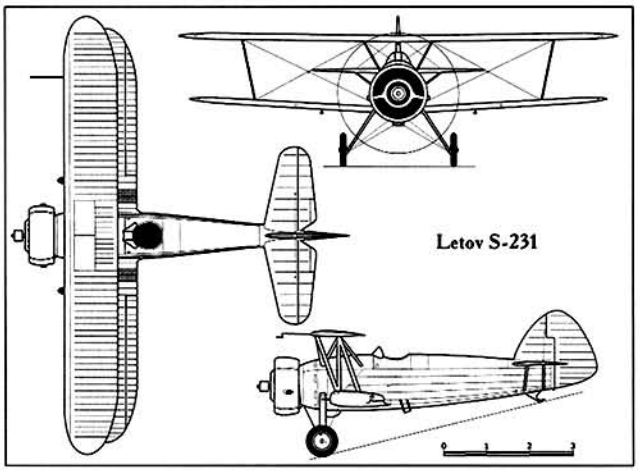
К 1936 г. самолет безнадежно устарел, но, поскольку в Испании к началу мятежа ничего лучшего из истребителей все равно не было (не считая одного P-26 и трех Hawker Fury), в первые недели конфликта принял активное участие в боях с обеих сторон. Есть информация, что в этот период было даже построено несколько новых экземпляров. Однако, с прибытием к мятежникам He 51 и Fiat CR.32, а к республиканцам Loire Lo.46 и Dewotine D.37, «ньюпоры» перевели подальше от фронта. Последний случай их боевого применения, зафиксированный в документах, относится к декабрю 1936 г., когда 3 «ньюпора» были включены в авиагруппу, поддерживавшую наступление республиканцев на Теруэль.



Тактико-технические характеристики Hispano-Nieuport 52

Двигатель: Hispano-Suiza 12 Hb, 12-цилиндровый водяного охлаждения, мощностью 580 л.с.
Вооружение: 2 × 7,7-мм синхронных пулемета Vickers.
Максимальная скорость: 250 км/ч на высоте 2000 м.
Дальность полета: 700 км.
Потолок: 8200 м.
Вес: пустого — 1360 кг, взлетный — 1800 кг.
Размеры: размах крыла — 12 м; длина — 7,64 м; высота — 3 м; площадь крыла — 29,34 кв.м.

Letov S-23I



Одноместный истребитель, цельнометаллический биплан с неубирающимся шасси. Являлся дальнейшим развитием моделей S-31 и S-131. Первый полет опытного экземпляра состоялся в марте 1933 г. Всего было построено 2 опытных и 23 серийных S-231, поступивших на вооружение чехословацких ВВС.

Осенью 1936 г. S-231 в составе чешских ВВС были заменены более совершенными Avia B.534. Снятые с вооружения истребители были предложены республиканцам, последние не стали отказываться. Первая партия самолетов в количестве 8 штук прибыла в марте 1937 г. на СФ, где все они были потеряны. В марте 1938 г. прибыла вторая партия самолетов (10 — 11 машин), в составе которой был один S-331 — прототип, оснащенный более мощным мотором Walter. Они вошли отдельной эскадрильей в состав группы № 71, но как боевое подразделение в наших документах эта эскадрилья не проходит. По иностранным данным, 1 самолет был разбит при вынужденной посадке, 6 или 7 сожжены на аэродроме в феврале 1939 г., а оставшиеся 3 достались после окончания войны националистам.

Тактико-технические характеристики S-231 (S-331)

Двигатель: Walter Merkur VS-2 (Walter K-14), 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 560 (900) л.с. на высоте 4900 м.

Вооружение: 2 установленных в фюзеляже синхронизированных 7,7-мм пулемета Vickers.

Максимальная скорость: 283 км/ч у земли, 348 (400) км/ч на высоте 5000 м.

Дальность полета: 450 км.

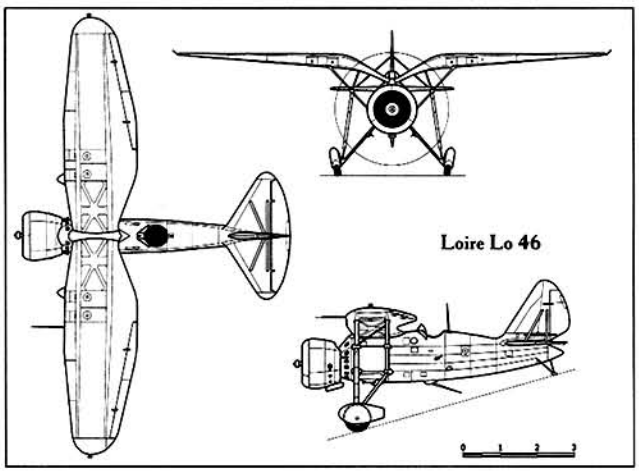
Время подъема на высоту: 8 мин. 28 сек. на 5000 м.

Потолок: 9500 м.

Вес: пустого — 1280 кг, взлетный — 1770 кг.

Размеры: размах крыла — 10,06 м; длина — 7,85 м, высота 3,0 м, площадь крыльев 21,5 м.кв.

Loire Lo.46



Одноместный истребитель, моноплан с высокорасположенным крылом типа «Чайка», смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра — 1 сентября 1934 г. Всего было построено 60 серийных экземпляров.

Вместе с истребителями «Девуатин» D.37, 5 — 6 «луаров» в августе — сентябре 1936 г. прибыли в Испанию. Они использовались в интернациональных эскадрильях «Испания» и «Лафайет». «Луар» был неплох по летным данным, но, так же как и его «собрат» «девуатин», к ноябрю 1936 г. исчез из боевых порядков республиканской авиации.

Тактико-технические характеристики Loire Lo.46

Двигатель: Gnome-Rhone 14 Kfs, 14-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 930 л.с.

Вооружение: оригинальное французское — 4 несинхронных крыльевых 7,5-мм пулемета MAC, в Испанию самолеты поставлялись без вооружения, и на них устанавливались по два крыльевых Lewis с магазинным питанием.

Максимальная скорость: 410 км/ч на высоте 4000 м.

Дальность полета: 750 км.

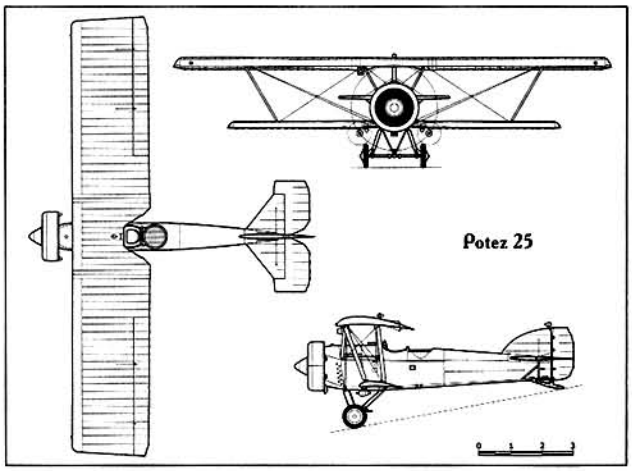
Время подъема на высоту: 4500 м — 6 мин.

Потолок: 11 750 м.

Вес: пустого — 1360 кг, взлетный — 1850 кг.

Размеры: размах крыла — 11,8 м; длина — 7,5 м; высота — 3,18 м; площадь крыла — 19,5 кв.м.

Potez 25



Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, одномоторный биплан смешанной конструкции с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся в 1925 г. Самолет производился во Франции, Португалии, Румынии, Югославии и Польше, всего было выпущено около 4000 экземпляров. Состоял на вооружении во многих страна мира.

В боях в Испании эти самолеты участвовали в составе республиканских ВВС Северного фронта. Сколько их было и когда они там появились — неизвестно, но в ноябре 1936 г. в документах говорится об одном потерянном «потезе», после чего упоминания о самолете исчезают до 3 июля 1937 г., когда на север прибыла партия авиатехники, включавшей и несколько таких машин. Первый боевой вылет 6 новых «потезов» отмечен 29 июля 1937 г. Все имевшиеся на северном театре боевых действий Potez 25 в связи с поражением фронта были для республиканцев потеряны, националистам досталось 2 машины.

Тактико-технические характеристики Potez 25

Двигатель: Lorraine Dietrich 12 E, 12-цилиндровый водяного охлаждения, мощность 485 л.с.

Вооружение: 1 × 7,69-мм синхронный пулемет, спаренная установка 7,69-мм пулеметов у стрелка, 200 — 240 кг бомб.

Максимальная скорость: 230 км/ч.

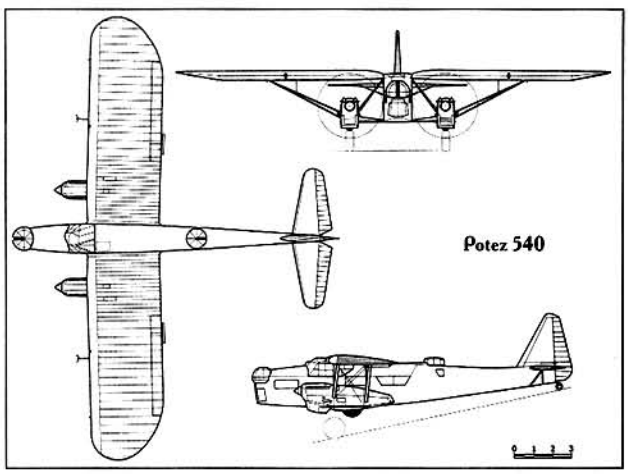
Дальность полета: 680 км.

Потолок: 7400 м.

Вес: пустого — 1210 кг, взлетный — 1990 кг.

Размеры: размах крыла — 14 м; длина — 9 м; площадь крыла 46,7 кв.м.

Potez 540



Средний бомбардировщик, двухмоторный моноплан смешанной конструкции с убирающимся шасси. Экипаж — 4 человека. Первый полет опытного экземпляра — 14 ноября 1933 г. Первоначально самолет задумывался как истребитель сопровождения, бомбардировщик и дальний разведчик. Существовало две основные модификации: Potez 540 с двигателями Hispano-Suiza 12Xirs/12Xjrs и Potez 542 с двигателями Lorraine 12 Hfrs/12 Hgrs, развивавшими мощность 720 л.с. на высоте 400 м. Всего было выпущено 269 экземпляров.

В Испанию первые 2 машины попали уже 5 августа 1936 г. А всего в августе — октябре прибыло 14 самолетов: 6 Potez 540, 7 Potez 542, 1 Potez 544 (модификация, оснащенная двигателем Hispano-Suiza 12Ybrs). Еще 4-6 Potez 540 прибыли в Испанию в 1937 г.

На бомбардировщиках летали смешанные экипажи. Нашим летчикам машина в основном очень понравилась: хороший обзор, удачное размещение вооружения, удобства в работе для экипажа и многое другое. Исключением являлась небольшая скорость, которая в условиях отсутствия надежного истребительного прикрытия обесценивала все имевшиеся положительные качества, и бомбардировщики несли большие потери. К началу 1937 г. большая часть «потезов» была потеряна, оставшиеся 1 или 2 машины вывели в тыл, где те успешно летали до конца войны.

Тактико-технические характеристики Potez 540

Экипаж: 4 — 5 человек

Двигатели: Hispano-Suiza 12X, 12-цилиндровые жидкостного охлаждения, мощностью 690 л.с. на высоте 4000 м.

Вооружение: 3 × 7,7-мм пулемета Lewis — в носу, в верхней турели и в нижней полуубираемой корзине, 900 кг бомб.

Максимальная скорость: 260 км/ч у земли, 310 км/ч на высоте 4000 м.

Дальность полета: 1200 км.

Потолок: 9550 м.

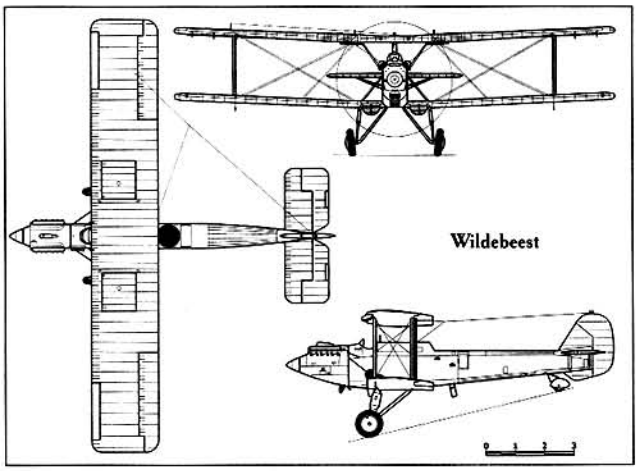
Вес: пустого — 3821 кг; максимальный взлетный — 7150 кг.

Размеры: размах крыла — 22,1 м; длина — 16,2 м; высота — 3,88 м; площадь крыла — 76 кв.м.

Vickers Vildebeest

Разведчик, бомбардировщик и торпедоносец. Одномоторный цельнометаллический биплан, на колесном либо поплавковом шасси. Экипаж — 3 человека. Первый полет опытного экземпляра состоялся в апреле 1928 г. Выпускался в Великобритании и Испании. В Англии было выпущено около двух сотен «уайлдбистов» и 197 похожих на них «винсентов».

ВМФ Испанцы в итоге получили 27 машин и сформировали из них 3 эскадрильи. Самолеты получили бортовые номера с Т-1 по Т-27, два из них были куплены в Англии, а остальные произведены по лицензии. После начала мятежа все «уайлдбисты» остались в руках правительства, в первые месяцы они приняли активное участие в действиях против наземных частей франкистов и понесли значительные потери. С июля по сентябрь известно о пяти сбитых в воздушных боях над сушей торпедоносцах. Уцелевшие в боях самолеты были переведены на изначально предусмотренную для них морскую работу и использовались на ней в основном как разведчики до конца Гражданской войны.



Тактико-технические характеристики Vickers Vildebeest (в скобках — для варианта на поплавках)

Двигатель: Hispano-Suiza Lbr, 12-цилиндровый водяного охлаждения, мощностью 600 л.с.

Вооружение: 1 синхронный 7,7-мм пулемет Vickers и 1 × 7,7-мм пулемет Lewis у стрелка, 750 кг бомб или одна торпеда.

Максимальная скорость: 225 (213) км/ч.

Дальность полета: 970 (780) км.

Потолок: 5800 (3350) м.

Вес: пустого — 1990 (2310) кг, максимальный взлетный — 3850 (4120) кг.

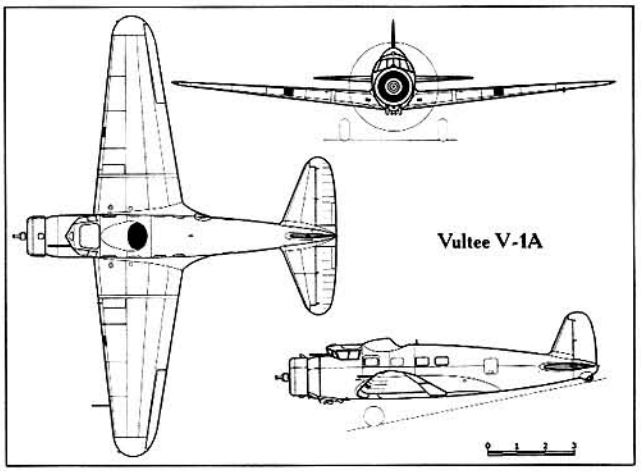
Размеры: размах крыла — 14,93 м; длина — 11,2 (12,2) м, высота — 4,47 (4,96) м, площадь крыльев 67,75 кв.м.

Vultee V-1A

Одномоторный пассажирский цельнометаллической моноплан. Всего выпущено 27 самолетов. Прототип (V-1), оснащенный 6 пассажирскими местами и управляемый одним пилотом, первый раз поднялся в воздух 19 февраля 1933 г. Серийная модель (V-1A) имела 8 пассажирских мест и управлялась двумя пилотами. Последнюю серийную машину выпустили в варианте гидросамолета, и она была приобретена Советским Союзом.

Республиканское правительство купило 18 самолетов, из которых смогло получить только 6: один, прибывший осенью 1936 г., вошел в состав пассажирской авиакомпании LAPE (б/н EC-48-E), а пять, прибывших позднее, были переоборудованы в бомбардировщики (б/н от BV-01 до BV-05). На военной модификации установили три пулемета ПВ-1 — два в крыльях и один синхронизированный в фюзеляже, оборудовали места стрелка с пулеметом ШКАС и смонтировали бомбардировочное оборудование. В дневнике боевых действий самолеты промелькнули только один раз — 23 апреля 1938 г., когда они выполнили пять боевых вылетов. Согласно иностранным данным, это был весьма удачный налет на порт Винароз, в котором было повреждено несколько кораблей. После этого, по нашим данным, в боях они больше не участвовали и вполне благополучно пережили войну — после окончания боевых действий франкистам досталось еще 5 самолетов.

Судьба оставшихся 12 машин сложилась так. 4 во время транспортировки были захвачены кораблями националистов и как бомбардировщики вошли в состав франкистских ВВС (б/н от 18•6 до 18•9). 5 машин добрались до Франции, где были уничтожены в диверсии сторонниками Франко. Еще 2 машины, купленные республиканцами, в итоге попали в Китай и — 1 в Панаму.



Тактико-технические характеристики Vultee V-1A

Двигатель: Wright Cyclone SR-1820-F2, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 735 л.с.

Вооружение: 1 пулемет винтовочного калибра на турели в верхней части фюзеляжа, на республиканских машинах, кроме этого, устанавливались 2 крыльевых и 1 синхронный ПВ-1, 500 кг бомб.

Максимальная скорость: 360 км/ч на высоте 1200 м.

Дальность полета: 1930 км.

Потолок: 6000 м.

Вес: пустого — 2413 кг, максимальный взлетный — 3850 кг.

Размеры: размах крыла — 15,24 м; длина — 11,27 м; высота — 3,07 м; площадь крыла — 34,5 кв.м.

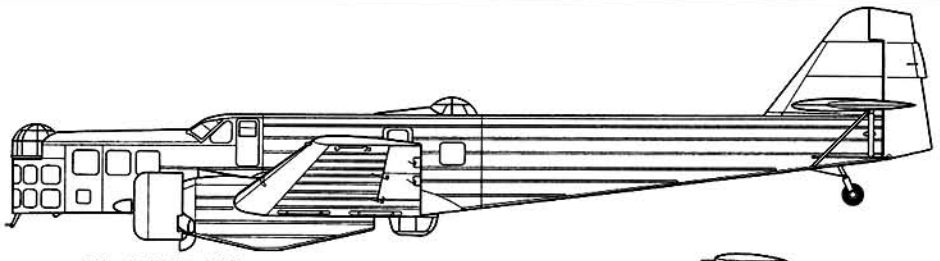
Другие самолеты, принимавшие участие в боях

Из-за нехватки авиатехники на первоначальном этапе войны, обе противоборствующие стороны применяли в боях некоторые типы гражданских самолетов. В этот период удары, в основном, наносили пассажирские Дугласы DC.2, Фоккеры F.VIIb3m и разные модификации Де Хевилендов «Драгонов». С насыщением ВВС обеих сторон военными самолетами, гражданские стали выводиться в тыл. У националистов это произошло быстрее, у республиканцев ситуация была хуже, особенно с бомбардировщиками — технические недостатки СБ и политика «невмешательства» западных стран, не дававшая нормальной возможности республиканцам приобретать желаемое вооружение, военную технику, оборудование, двигатели и прочее необходимое для борьбы снаряжение, вынуждало использовать в боях не предназначенные для этого самолеты. Так, в начале 1937 г., когда СБ большей частью простаивали в ремонте из-за изношенности двигателей, пришлось вновь переделывать в бомбардировщики Фоккеры F.VIIb3m, а на северном фронте в боевой строй были поставлены Коольховены FK-51 — небольшие двухместные бипланы с мотором в 400 л.с., скоростью до 230 км/час, оснащенные пулеметной турелью в задней кабине и приспособленные нести 100 кг бомб. Иностранные исследователи упоминают также об опытах республиканцев по переделке в боевые машины американских гражданских самолетов: Bellanca 28-90, Lockheed 8 Sirius, Northrop Gamma, однако какие-либо конкретные примеры их боевой деятельности не приводятся.

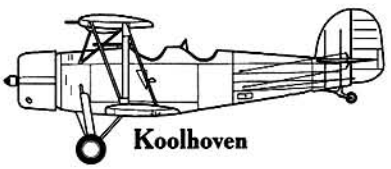
В целом же надо отметить, что за годы войны в небе Испании летало огромное количество разных военных и гражданских самолетов, количество которых по типу колебалось от одного до нескольких десятков. Кроме этого обе стороны применяли в боевых вылетах и трофейные типы самолетов, установить участие которых в боях довольно сложно.

Тактико-технические характеристики

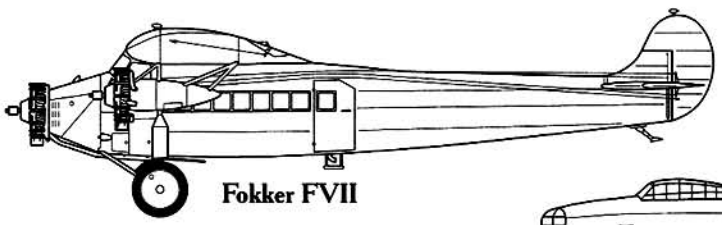
Тип самолета	Габариты, размах × длина м	Моторы, кол-во × л.с.	Взлетный вес, кг	Макс. скорость, км/ч	Потолок, м	Дальность, км	Вооружение
Breguet 460 M 4 Vultur	20,5 × 12,9	2 × 850	7686	384	5300		3 пулемета, 1076 кг бомб
SM 62	16 × 12,5	1 × 600	4030	220	4500	1200	2 пулемета
Macchi M.18	15,8 × 9,7	1 × 190	1780	187	5000	1000	1 пулемет
Macchi M.41	11,1 × 8,6	1 × 420	1600	256	7500	700	2 пулемета
Fairchild 91	17 × 14	1 × 750	4352	307	4750	1230	
Douglas DC-2	25,9 × 18,8	2 × 720	8234	342	7742	1360	
Northrop 2D Gamma	14,5 × 9,4	1 × 710	3325	360	6070	2700	
Bellanca 28-90	14 × 7,9	1 × 900	3220	450	9290	1290	
Fokker F.VIIb3m	21,7 × 14,5	3 ×	5000	185	3100	775	
DH 89 M	14,6 × 10,5	2 × 200	2615	242	5100	935	
MB 210	22,8 × 18,9	2 × 950	9746	335	9900	1700	
Latecoere 28	19,2 × 13,5	1 × 500	4040	223	5500	1000	
Koolhoven FK 51	9 × 7,8	1 × 450	1260	253	6500	825	



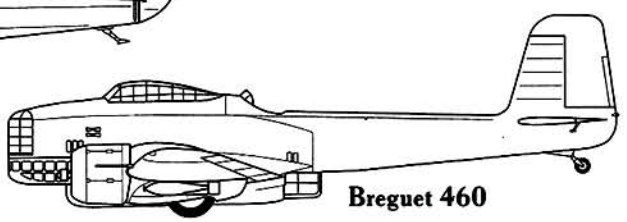
Bloch MB 210



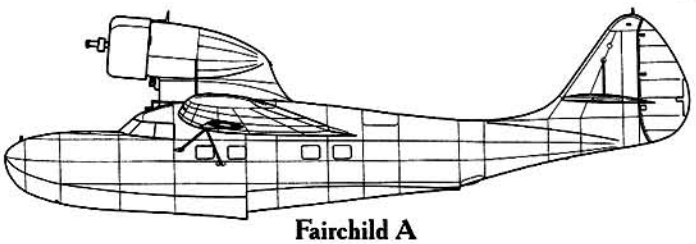
Koolhoven



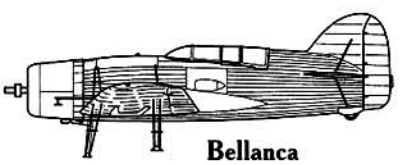
Fokker FVII



Breguet 460



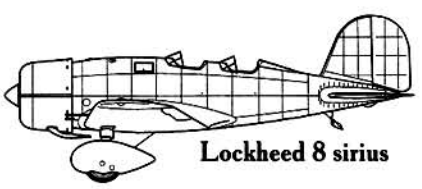
Fairchild A



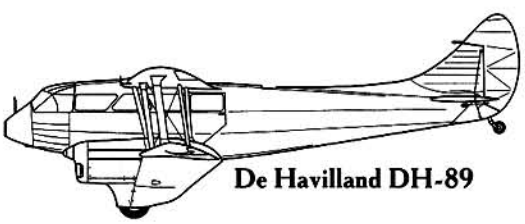
Bellanca



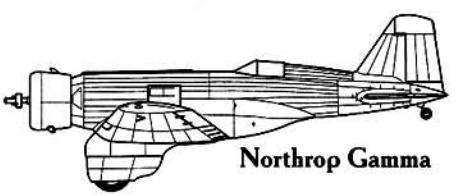
Savoia S 62



Lockheed 8 sirius



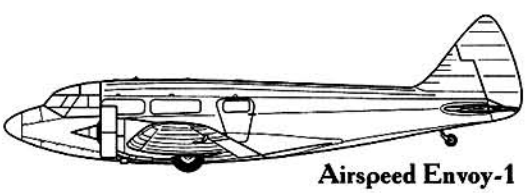
De Havilland DH-89



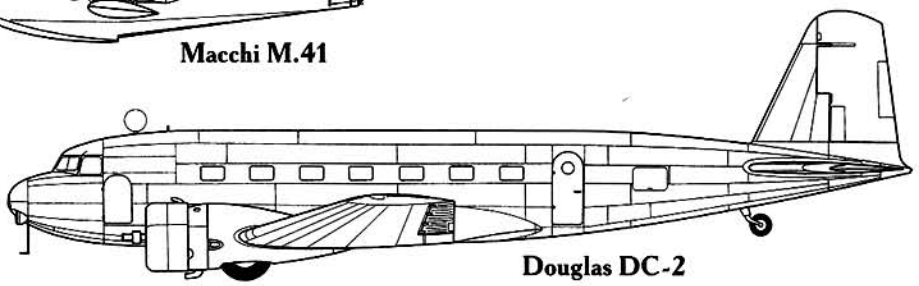
Northrop Gamma



Macchi M.41

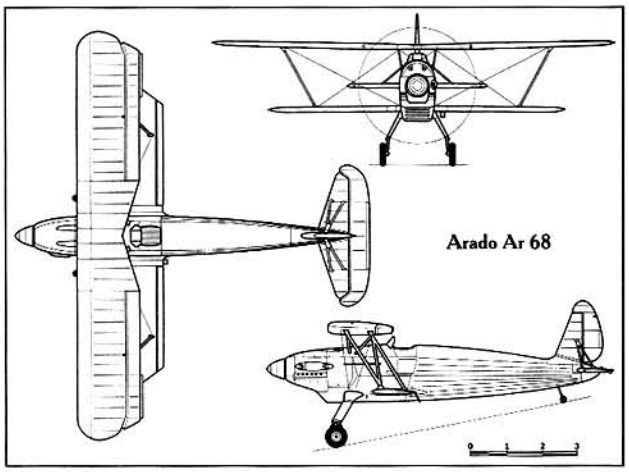


Airspeed Envoy-1



Douglas DC-2

Arado Ar 68



Одноместный истребитель, биплан смешанной конструкции с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся летом 1934 г. Серийно производился с июля 1936 г. по весну 1938 г. Существовало две серийные модификации, различавшиеся двигателями. В 1937 – 1938 гг. – самый массовый истребитель люфтваффе. В начале Второй мировой войны использовался как ночной истребитель.

В «Легион Кондор» в 1938 г. прибыло всего 3 истребителя (модификации E-1). В боевом плане они использовались для ночного патрулирования.

Тактико-технические характеристики Ar 68E-1

Двигатель: Jumo 210Ea, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 680 л.с. и 670 л.с. на высоте 3800 м.

Вооружение: 2 × 7,92-мм синхронных пулемета MG-17 с 500 патронами на ствол, 60 кг бомб.

Максимальная скорость: 305 км/ч у земли, 332 км/ч на высоте 2650 м, 323 км/ч на высоте 4000 м.

Время подъема на высоту: 6000 м – 10 мин.

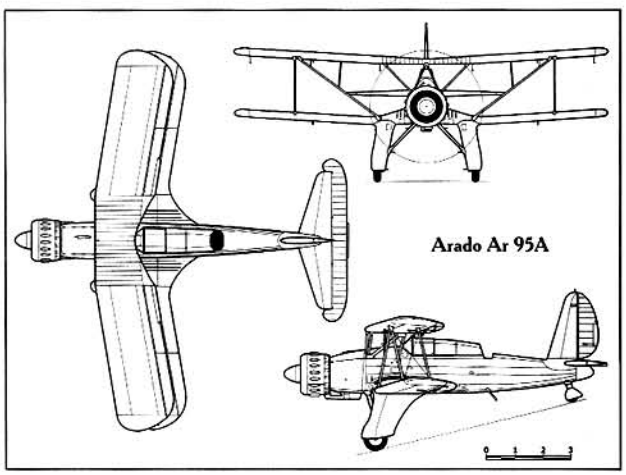
Дальность полета: 500 км.

Потолок: 8100 м.

Вес: пустого – 1600 кг, взлетный – 2020 кг.

Размеры: размах крыла – 11 м; длина – 9,5 м; высота – 3,3 м; площадь крыла – 26,5 кв.м.

Arado Ar 95



Морской разведчик-торпедоносец, цельнометаллический биплан, с колесным или поплавковым шасси. Выпускался в двух и трехместных вариантах. Крылья складывались назад. Первый полет опытного экземпляра состоялся осенью 1936 г. Всего выпущено около 20 экземпляров.

В Испанию в августе 1938 г. прибыло 3 Ar 95A-0, самолеты получили бортовые номера с 64-1 до 64-3 и использовались в эскадрилье гидросамолетов AS/88 «Легиона Кондор». Активного участия в боях принять не успели, совершив несколько вылетов на разведку. После окончания войны были переданы испанским ВВС, в которых состояли на вооружении до 1949 г.

Тактико-технические характеристики Ar 95A-1 (двухместный вариант):

Двигатель: один BMW-132Dc, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 880 л.с.

Вооружение: 1 × 7,92-мм синхронный пулемет MG-17 и 1 MG-15 у стрелка, одна торпеда или одна 375 кг бомба.

Максимальная скорость: 274 км/ч у земли, 300 км/ч на высоте 3000 м.

Дальность полета: 1090 км.

Потолок: 7800 м.

Вес: пустого – 2537 кг, взлетный – 3560 кг.

Размеры: размах крыла – 12,5 м; длина – 11,1 м; высота – 5,2 м; площадь крыла – 44 кв.м.

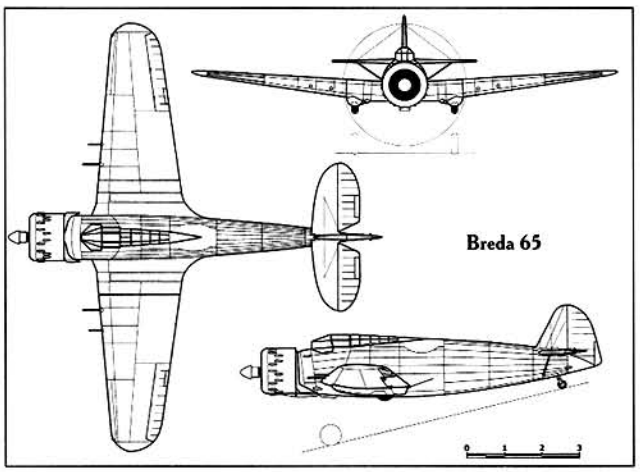
Breda Ba.65

Штурмовик и легкий бомбардировщик, одномоторный цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси. Являлся дальнейшим развитием штурмовика Ba.64. Первый полет опытного экземпляра состоялся в сентябре 1935 г. Серийный выпуск начался в феврале 1937 г. и закончился в 1939 г. Существовало четыре основные модификации, различавшиеся количеством мест (одно или два), двигателями, вооружением и др. Всего выпущено 219 экземпляров.

Первые четыре Ba.65 прибыли в испанский порт Пальма на о. Майорка 28 декабря 1936 г. 8 января 1937 г. к ним присоединилось еще 8 машин. В марте на пароходе штурмовики перевезли в Кадис. 3 мая к ним добавился еще один Ba.65, после чего была сформирована отдельная 65-я эскадрилья. Поначалу выявилось много проблем с эксплуатацией новых самолетов. 26 мая произошла катастрофа: Ba.65 (б/н 16-29) был разбит на посадке, погиб пилот Энрико Моретти (Enrico Moretti). Только в августе 1937 г. подразделение приступило к боевым действиям, а 24 августа один из пилотов одержал единственную воздушную победу в эскадрилье — сбил бомбардировщик СБ с испанским экипажем.

Далее 65-я эскадрилья участвовала во всех серьезных операциях Гражданской войны. В первой половине 1938 г. для восполнения потерь прибыло 4 самолета, но к сентябрю 1938 г. в эскадрилье осталось только 8 машин. В январе 1939 г. прибыли последние 6 самолетов этого типа. Последний вылет эскадрилья сделала 24 марта того же года, а всего за годы войны на Ba.65 был совершен 1921 боевой вылет.

Из 23 поставленных Ba.65 было потеряно12. Оставшиеся 11 были переданы после окончания войны националистам.



Тактико-технические характеристики Ba.65:

Двигатель: один Isotta-Fraschini K.14 (лицензионный Gnome-Rhone 14 Krsd), 14-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 900 л.с. и 825 л.с. на высоте 4800 м.

Вооружение: четыре крыльевых пулемета Breda-Safat: 2 × 12,7-мм и 2 × 7,69-мм. До 1000 кг бомб.

Максимальная скорость: 429 км/ч.

Дальность полета: 550 км.

Потолок: 8300 м.

Вес: пустого — 2400 кг, взлетный — 2950 кг.

Размеры: размах крыла — 11,95 м; длина — 9,6 м.

Cant Z.50I

Летающая лодка, пятиместный одномоторный деревянный моноплан-парасоль. Первый полет опытного экземпляра — 7 февраля 1934 г. В 1934 г. установил рекорд дальности для гидросамолетов — 4122 км, а в 1935 г., после того как французы побили предыдущий результат, — новый рекорд — 4960 км. Серийно производился с 1936 по 1943 г. Всего выпущено 455 экземпляров.

В Испанию было поставлено 10 самолетов, которые базировались на о. Майорка.

Тактико-технические характеристики Cant Z.501

Двигатель: Asso XIR2C.15, взлетной мощностью 900 л.с.

Вооружение: 3 × 7,69-мм пулемета; 500 кг бомб.

Максимальная скорость: 275 км/ч на 2500 м.

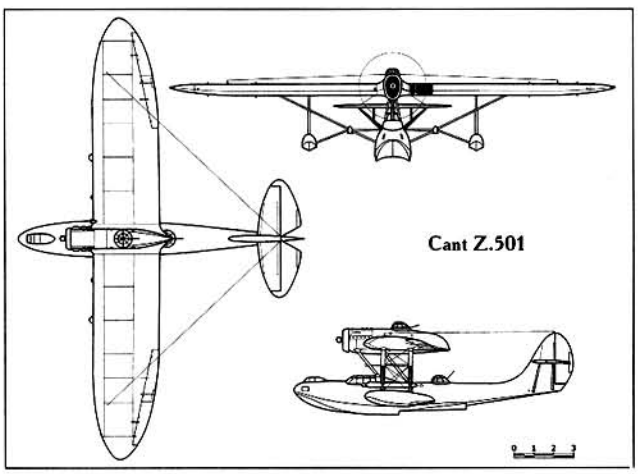
Крейсерская скорость: 240 км/ч на 2000 м.

Дальность полета: 1000 км с полной бомбовой нагрузкой.

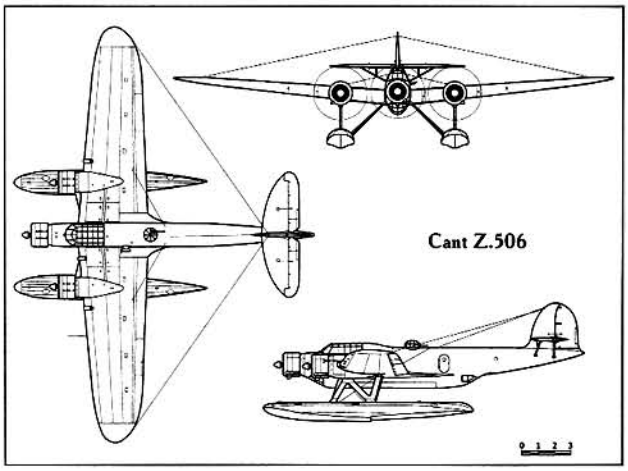
Потолок: 4000 м.

Вес: пустого — 3850 кг, нормальный взлетный — 5950 кг, максимальный — 7050 кг.

Размеры: размах крыла — 22,5 м; длина — 14,3 м; высота — 3,43 м; площадь крыла — 62 кв.м.



Cant Z.506



Разведчик, бомбардировщик и торпедоносец. Трехмоторный моноплан деревянной конструкции на поплавковом шасси. Экипаж 4 – 5 человек. Первый полет опытного экземпляра – 19 августа 1935 г. Первоначально самолет был разработан в варианте пассажирской машины – Z.506A. Военная модель Z.506B появилась осенью 1937 г. На гражданских и военных модификациях в 1936 – 38 гг. было установлено несколько мировых рекордов скорости, высоты, дальности полета для гидросамолетов. Военный рекордный экземпляр имел максимальную скорость 390 км/час, преодолел 7024 км и смог поднять тонну груза на высоту 10310 м. Военная модификация строилась серийно с ноября 1937 по 1943 г. Всего выпущено 324 экземпляра.

В Испанию поставили 4 самолета, которые базировались на о. Майорка.

Тактико-технические характеристики Cant Z.506B

Двигатель: Alfa Romeo 126 RC.34, 9-цилиндровые воздушного охлаждения, мощностью 780 л.с.

Вооружение: 1 × 12,7-мм пулемет в верхней турели и 1 × 7,7-мм пулемет в задней части подфюзеляжной гондолы; 1000 кг бомб или 1 торпеда.

Максимальная скорость: 366 км/ч.

Крейсерская скорость: 325 км/ч.

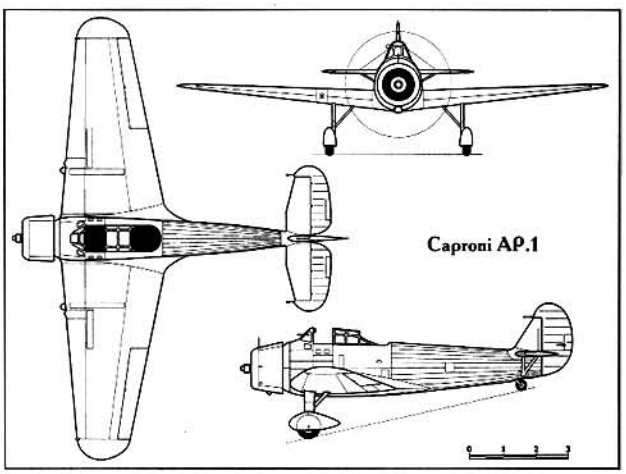
Дальность полета: 2746 км.

Потолок: 8000 м.

Вес: пустого – 8317 кг, взлетный – 12 325 кг.

Размеры: размах крыла – 26,5 м; длина – 19,25 м; высота – 7,4 м; площадь крыла – 87 кв.м.

Caproni-Bergmaschi AP.I



Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, моноплан с неубирающимся шасси. Экипаж 1 – 2 человека. Спроектирован в 1934 г. Всего выпущено несколько десятков экземпляров. Существовало две модификации – одноместный истребитель-бомбардировщик и двухместный разведчик-бомбардировщик. Итальянские ВВС имели в 1939 г. 34 AP.1, но ввиду низких к тому моменту характеристик не рискнули применить их во Второй мировой войне.

В Испанию в конце войны попало 10 двухместных машин (б/н с 32-1 по 32-10). В боевых действиях они не участвовали, а использовались лишь в учебно-тренировочных целях.

Тактико-технические характеристики Caproni-Bergmaschi AP.1

Двигатель: Alfa Romeo 126 RC.34, 9-цилиндровый воздушного охлаждения мощностью 780 л.с.

Вооружение: 3 × 7,7-мм пулемета Breda-Safat – 2 в крыле и 1 у стрелка, 400 кг бомб.

Максимальная скорость: 390 км/ч на высоте 4000 м.

Время подъема на высоту: 4000 м – 7 мин 50 сек.

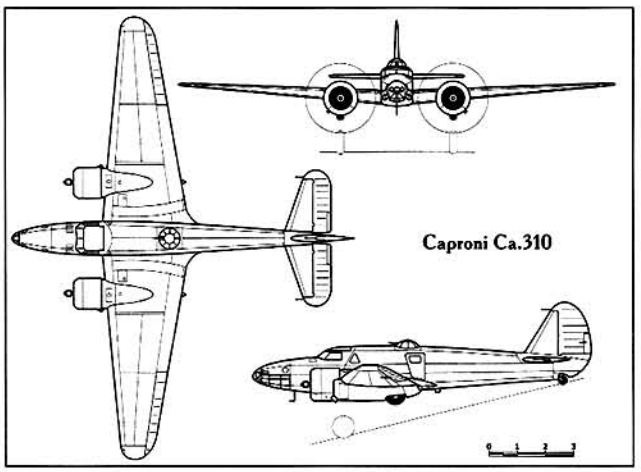
Дальность полета: 1500 км.

Потолок: 8000 м.

Вес: пустого – 1850 кг, взлетный – 2750 кг.

Размеры: размах крыла – 13,01 м; длина – 9,83 м; высота – 3,61 м; площадь крыла – 27 кв.м.

Caproni Ca.3IO



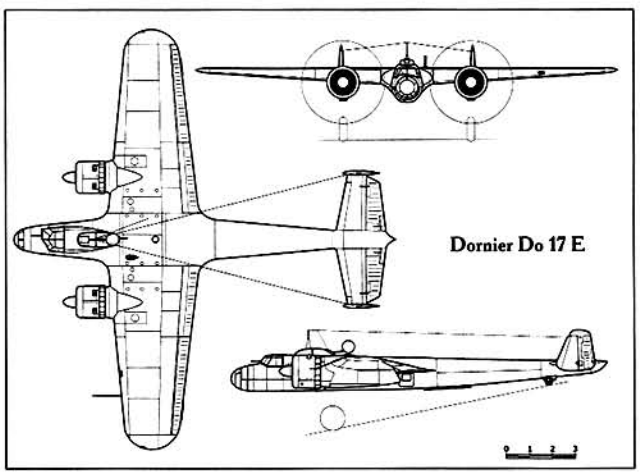
Легкий бомбардировщик и разведчик, двухмоторный моноплан смешанной конструкции, с убирающимся шасси, с хвостовым колесом. Первый полет опытного экземпляра — 9 апреля 1937 г. Серийно производился в 1938 — 1939 гг. Всего произведено 296 экземпляров.

В Испанию во второй половине 1938 г. прибыло 16 машин, на которых были сформированы две группы националистов 8-G-18 и 9-G-18. Каких-либо успехов или потерь в иностранных исследованиях не отмечено.

Тактико-технические характеристики Ca.310

Двигатели: Piaggio P.VIIC.16, 7-цилиндровые воздушного охлаждения, мощностью 430 л.с.
Вооружение: 3 × 7,7-мм пулемета — два в крыле и один на верхней турели, 400 кг бомб.
Максимальная скорость: 351 км/ч.
Дальность полета: 1200 — 1650 км.
Потолок: 7000 м.
Вес: пустого — 3060 кг, взлетный — 4660 кг.
Размеры: размах крыла — 16,2 м; длина — 12,2 м; высота — 3,26 м; площадь крыла — 38,7 кв.м.

Dornier Do I7



Средний бомбардировщик, двухмоторный цельнометаллический моноплан с двухкилевым оперением, убирающимся шасси, с хвостовым колесом. Экипаж — 3 человека. Первый полет опытного экземпляра — 23 ноября 1934 г. Первоначально разрабатывался как скоростной почтово-пассажирский самолет. Серийно производились только военные версии: бомбардировщики, разведчики и ночные истребители. Серийно производился с декабря 1936 г. по начало 1941 г. (модификация Do 215). Всего выпущено 524 самолета.

Точное число самолетов, поставленных в Испанию, неизвестно, в иностранных источниках приводятся цифры от 31 до 47. Наиболее вероятно, что их было 32. Первые машины прибыли в начале 1937 г., это были модификации бомбардировщика (E-1) и разведчика (F-1). Первоначально оба варианта имели по два пулемета, установленных в верхней части и нижней части фюзеляжа. Позже вооружение усилили — добавился пулемет в носу пилотской кабины. Самолет эксплуатировался сначала опытной бомбардировочной эскадрильей VB/88, позже разведывательной эскадрильей A/88. Летом 1938 г. «Легион Кондор» заменил старые Do 17 более совершенной модификацией P-1. Из оставшихся самолетов E-1 и F-1 была сформирована испанская группа 8-G-27. До окончания войны сохранилось только 12 — 13 машин.

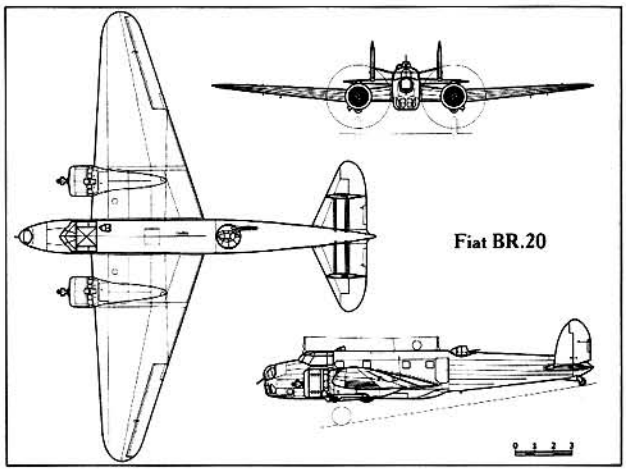
Тактико-технические характеристики Do 17

	Do 17E-1 (F-1)	Do 17P-1c
Двигатели	BMW VI-7,3 — 12-цилиндровых жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 750 л.с.	BMW 132 N, 9-цилиндровых воздушного охлаждения, взлетной мощностью 865 л.с.
Вооружение	2 × 7,92-мм пулемета MG-15 в верхней турели и в нижней установке, 750 кг бомб (стрелковое аналогично, бомбового нет)	3 × 7,92-мм пулемета MG-15 в передней части кабины, в верхней турели и в нижней установке.
Максимальная скорость	352 (355) км/ч у земли, 308 (313) км/ч на высоте 4000 м	347 км/ч у земли, 393 км/ч на высоте 4000 м
Дальность полета	1590 (2050) км	2200 км
Потолок	5100 (6000) м	6200 м
Вес пустого	4500 (4500) кг;	5640 кг;
макс. взлетный	7050 (7000) кг.	7660 кг.
Размеры		
размах крыла	18 м	18 м
длина	16,25 м	16,25 м
высота	4,32 м	4,55 м
площадь крыла	55 кв.м	55 кв.м

Fiat BR.20

Средний двухмоторный цельнометаллический четырехместный бомбардировщик с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся 10 февраля 1936 г. Серийно выпускался с 1936 по 1943 г., всего выпущено 580 экземпляров.

В Испанию было поставлено 13 машин. Первые 6 бомбардировщиков прибыли в начале лета 1937 г., в июле 1938 г. прибыли остальные 7 машин.



Тактико-технические характеристики Fiat BR.20

Двигатели: два Fiat A.80RC.41, 18-цилиндровые воздушного охлаждения, мощностью 1000 л.с. на высоте 4100 м.

Вооружение: 4 турельных 7,69-мм пулемета по одному в носовой и верхней турели и два в нижней установке; до 1000 кг бом на внутренней подвеске.

Максимальная скорость: 430 км/ч на 4000 м.

Крейсерская скорость: 350 км/ч.

Дальность полета: 3000 км.

Потолок: 7600 м.

Вес: пустого — 6500 кг, взлетный — 10 100 кг, максимальный — 8200 кг.

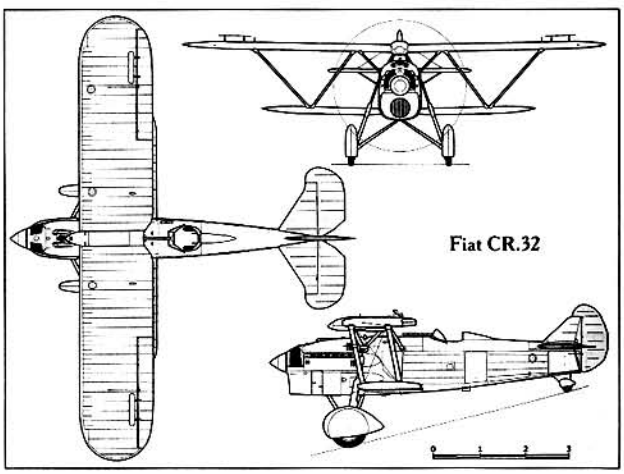
Размеры: размах крыла — 21,6 м; длина — 16,75 м.

Fiat CR.32

Одноместный истребитель, цельнометаллический биплан с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 28 апреля 1933 г. Серийно производился в Италии с февраля 1935 по осень 1939 г. Всего выпущено 1212 экземпляра в Италии и 100 в Испании, после окончания там Гражданской войны.

CR.32 стал самым распространенным боевым самолетом Гражданской войны в Испании, участвуя в ней буквально с первых до последних дней — всего итальянцы поставили 376 «фиатов» в четырех модификациях: CR.32 (83), CR.32bis (112), CR.32ter (37) и CR.32quater (144). Модификации различались оборудованием и вооружением, минимальным набором которого было два крупнокалиберных пулемета. Этими машинами были оснащены, по крайней мере, 7 франкистских и 12 итальянских эскадрилий. Несомненно, именно пилоты «фиатов» вынесли на себе основную тяжесть борьбы в воздухе. Итальянские истребители претендуют на 876 побед, признав потерю по боевым причинам 73 CR.32, а националисты соответственно еще 267 и 22. Самый результативный ас Гражданской войны Гарсия Морато заявил о 36 из своих 40 побед, летая именно на «фиате».

И итальянцы, и испанцы остались довольны этим самолетом, который кроме истребительных обязанностей неплохо выполнял и штурмовые задачи. В результате после окончания войны испанцы выпустили по лицензии 100 самолетов, а на родине CR.32 вместо него был освоен выпуск нового биплана — Fiat CR.42, ставшего первым по массовости среди выпущенных итальянских истребителей в годы Второй мировой войны.



Fiat CR.32 в Испании:

	ВСЕГО	В том числе	
		Националисты	Итальянцы
Поставлено	376	127 (б/н с 3-151 по 3-177)	249
Потери	177	43	134*
Осталось к концу войны	199	84	115 (все они были переданы испанцам получив б/н с 3-178 по 3-292)

* 2 «фиата» после окончания войны были восстановлены и переданы франкистам, получив б/н 3-393 и 3-394.

Тактико-технические характеристики Fiat CR.32

Двигатель: Fiat A.30RAbis, 12-цилиндровый водяного охлаждения, взлетной мощностью 800 л.с.

Вооружение: 2 × 12,7-мм синхронных пулемета Breda-Safat, на модификациях bis и quater дополнительно были установлены два крыльевых 7,7-мм пулемета.

Максимальная скорость: 375 км/ч.

Дальность полета: 780 км.

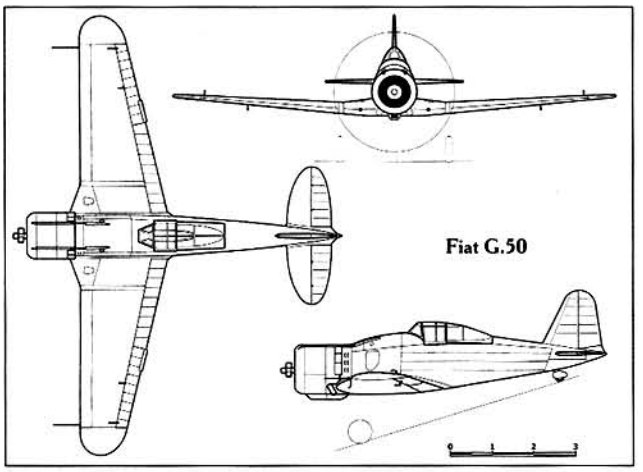
Время подъема на высоту: 6000 м — 14,4 мин.

Потолок: 8250 м.

Вес: пустого — 1325 кг, взлетный — 1865 кг.

Размеры: размах крыла — 9,5 м; длина — 7,45 м; высота — 2,72 м; площадь крыла — 22,1 кв.м.

Fiat G.50



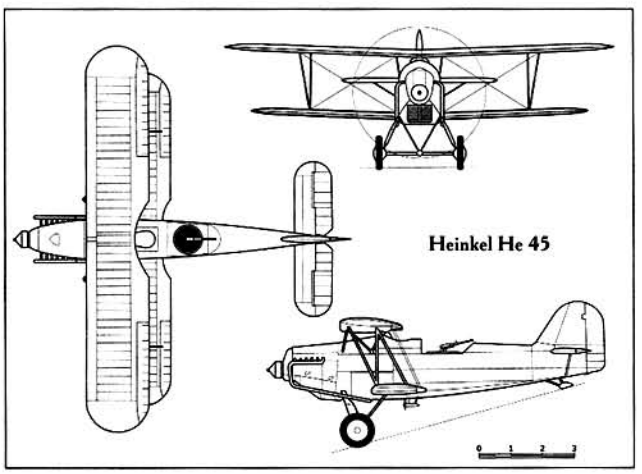
Одноместный истребитель, цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 26 февраля 1937 г. Серийно производился с ноября 1937 г. по август 1942 г. Всего выпущено 833 экземпляра.

В Испанию незадолго до конца войны (где-то в январе 1939 г.) прибыло 12 истребителей первой серии — с закрытой кабиной. На этих самолетах итальянцы сформировали экспериментальную истребительную эскадрилью. Проявить себя в боях истребители не успели. Согласно иностранным источникам, итальянцы только один раз имели встречу с И-16, при этом последние ушли, не приняв боя. До конца войны в авариях и катастрофах было разбито 3 машины, а оставшиеся 9 передали испанцам.

Тактико-технические характеристики Fiat G.50

Двигатель: Fiat A.74RC.38, 14-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 840 л.с.
Вооружение: 2 × 12,7-мм синхронных пулемета Breda-Safat.
Максимальная скорость: 470 км/ч на высоте 5000 м.
Дальность полета: 7000 км.
Потолок: 10 800 м.
Вес: пустого — 1963 кг, взлетный — 2402 кг.
Размеры: размах крыла — 11 м; длина — 7,8 м; высота — 3,3 м; площадь крыла — 18,25 кв.м.

Heinkel He 45



Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, двухместный одномоторный биплан смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра состоялся весной 1932 г. С лета 1933 г. запущен в серию. К 1936 г. являлся самым массовым самолетом люфтваффе. Выпуск прекратили летом 1936 г. Всего было произведено 512 самолетов различных модификаций. Согласно одним источникам, в Испанию поставлялись машины наиболее совершенной модификации — He 45C, главное отличие которых от ранних моделей состояло в более мощном двигателе, по другим — было поставлено и несколько самолетов He 45B.

В Испанию первые самолеты прибыли осенью 1936 г. Количество и даты прибытия точно неизвестны. Число поставленных машин по разным источникам лежит в диапазоне 33—50 штук. Самолет эксплуатировался одним звеном разведэскадрильи A/88 «Легиона Кондор» вплоть до самого конца войны, когда они были заменены более совершенными Hs 126. В июне 1937 г., в рамках проводимой националистами большой реорганизации своих ВВС, на He 45 была перевооружена группа 2-G-10, летавшая прежде на Breguet XIX. С получением He 45 группе был присвоен новый номер 6-G-15. Франкисты провоевали на этих самолетах до конца войны.

Тактико-технические характеристики He 45C

Двигатель: один BMW-VI-7,3, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 750 л.с.
Вооружение: 1 × 7,92-мм синхронный пулемет MG-17 и 1 MG-15 у стрелка, до 300 кг бомб.
Максимальная скорость: 290 км/ч у земли, 270 км/ч на высоте 2000 м.
Дальность полета: 1200 км.
Время подъема на высоту: 1000 м — 2,4 мин.
Потолок: 5500 м.
Вес: пустого — 2100 кг, взлетный — 2750 кг.
Размеры: размах крыла — 11,5 м; длина — 10,6 м; высота — 3,6 м; площадь крыла — 34,6 кв.м.

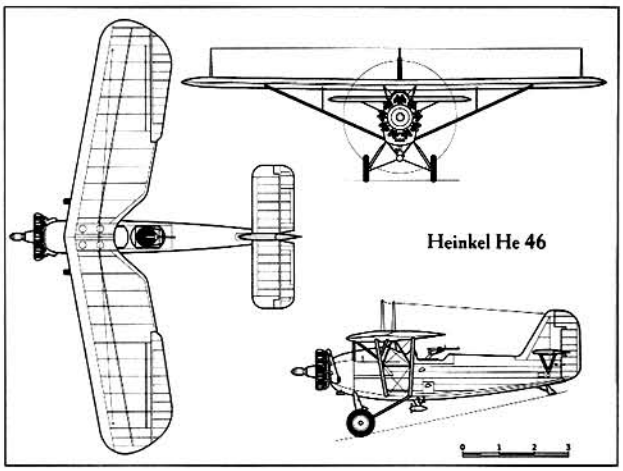
Heinkel He 46

Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, двухместный одномоторный моноплан-парасоль смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра — He 46 (в варианте биплана) состоялся в конце 1931 г. В начале 1934 г. запущен в серийное производство. Главным недостатком самолета считался двигатель SAM-22B, который в полете настолько сильно вибрировал, что на максимальном газу пилоту не удавалось даже читать показания приборов. Несмотря на это, самолет оказался очень прочным, надежным и простым в управлении. Всего был выпущен 481 экземпляр.

В Испанию первые самолеты прибыли в сентябре 1936 г. Сколько их прибыло тогда и сколько всего — точно неизвестно. Общее количество поставленных машин находится в диапазоне от 20 до 46. «Легион Кондор» эти самолеты либо не эксплуатировал вообще, либо очень ограниченное время. Националисты в январе 1937 г. сформировали на них две группы 1-G-11 и 2-G-11, летом того же года в рамках реорганизации националистских ВВС эти группы были сведены в одну — 3-G-11. Франкисты воевали на этих машинах до августа 1938 г., после чего перевели их для использования в летных школах.

Тактико-технические характеристики He 46 C

Двигатель: один SAM-22B — 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 650 л.с. и 580 л.с. на высоте 1000 м.



Вооружение: 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у наблюдателя; до 200 кг бомб.

Максимальная скорость: 250 км/ч у земли, 257 км/ч на высоте 800 м.

Дальность полета: 985 км.

Время подъема на высоту: 1000 м — 2,6 мин; 2000 м — 5,5 мин.

Потолок: 6000 м.

Вес: пустого — 1766 кг; взлетный — 2300 кг.

Размеры: размах крыла — 14 м; длина — 9,5 м; высота — 3,4 м; площадь крыла — 32,9 кв.м.

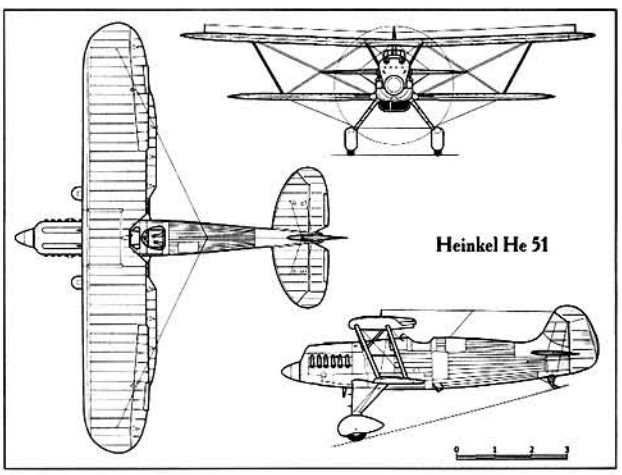
Heinkel He 51

Одноместный истребитель, биплан смешанной конструкции. Первый полет опытного экземпляра состоялся летом 1933 г. Серийно производился с 1934 по 1936 г, всего выпущено 725 экземпляров.

Точное число машин, поставленных в Испанию, — неизвестно, но обычно указываются две цифры: 131 или 135. Первые 6 самолетов прибыли в августе 1936 г., а уже в конце этого месяца немцы и испанцы на них активно вступили в боевую работу. Количество поставленных He 51 быстро возрастало, и в сентябре были сформированы две истребительные эскадрильи испанцев-националистов 1-E-2 и 2-E-2, а в ноябре четыре истребительные эскадрильи 1, 2, 3 и 4.J/88 «Легиона Кондор». До появления в небе истребителей советской конструкции пилоты «хейнкелей» чувствовали себя довольно уверенно. Однако все переменилось в ноябре 1936 г.: He 51 с трудом мог противостоять И-15 и И-16, а против СБ был практически бесполезен. Обстановка показала, что в новых воздушных боях его использование неэффективно, и самолету отвели роль легкого штурмовика. «Легион Кондор» постепенно избавлялся от этих машин, передавая их франкистам, сам перевооружаясь на Bf 109. Испанцы-националисты в 1937 г. эскадрильи этих самолетов свели в одну группу 1-G-2, а летом 1938 г. сформировали еще одну группу 4-G-2. К концу войны у франкистов оставалось 46 He 51.

В Испанию поставлялись машины модификации B, отличавшиеся от первой модели A наличием подвесного топливного бака на 170 л., и модификации C, имевших бомбодержатели на шесть 10 кг бомб.

Во многих наших источниках самолет рисуется безнадежно устаревшим, эдаким «мальчиком для битья», часто в подтверждение этих слов приводится высказывание истребителя «Легиона Кондор» Х. Хардера о том, что «раты» играли с ним, как кошка с мышкой. Однако, если немец говорил только о превосходстве И-16, то некоторые наши специалисты считают, что и И-15 также имел подавляющее превосходство над He 51. Тем не менее анализ боев и высказывания летчиков-участников этих боев дают совсем иную картину. Вот, например, что говорил на встрече с Алкснисом летчик-испытатель из НИИ ВВС Василий Сахранов, воевавший на И-15 на Северном фронте: *«Немцы дерутся очень упрямо. На виражах «хейнкеля» не возьмешь»*. На наш взгляд, He 51 как самолет-истребитель, конечно, обладал серьезными недостатками, однако в целом являлся достойным противником.



Тактико-технические характеристики He 51B-1

Двигатель: BMW VI 7,3 Z, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 750 л.с.

Вооружение: 2 × 7,92-мм синхронных пулемета MG-17.

Максимальная скорость: 330 км/ч у земли; 310 км/ч на высоте 4000 м.

Дальность полета: 570 км.

Время подъема на высоту: 2000 м — 3,2 мин; 4000 м — 7,8 мин.

Потолок: 7700 м.

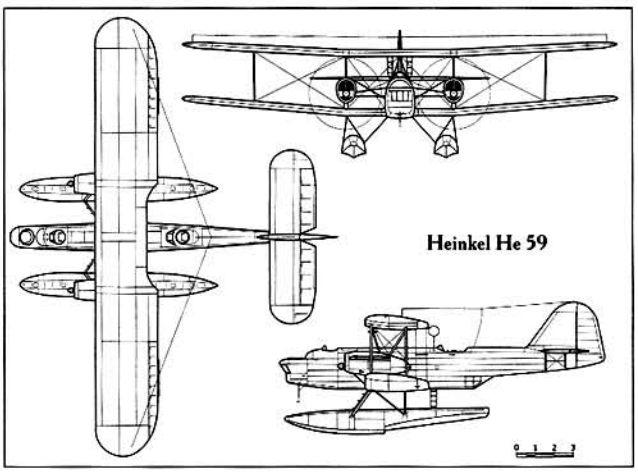
Вес: пустого — 1474 кг, взлетный — 1900 кг.

Размеры: размах крыла — 11 м; длина — 8,4 м; высота — 3,3 м; площадь крыла — 27,2 кв.м.

Heinkel He 59

Морской разведчик, бомбардировщик и торпедоносец, биплан смешанной конструкции, установленный на два поплавка. Экипаж — 4 человека. Первый полет опытного экземпляра с колесным шасси состоялся в сентябре 1931 г., на поплавках — в январе 1932 г. Серийно производился с февраля 1932 г. по сентябрь 1938 г. Всего был выпущено 142 экземпляра.

В Испанию с сентября 1936 г. было поставлено 27 (по другим данным — 15—16) He-59 B-2. Самолеты широко применялись гидрогруппой AS/88 «Легиона Кондор» для патрулирования моря, дневных и ночных ударов по портам и ударов по сухопутным целям (в основном ночью). После окончания войны 7 оставшихся машин вернулись в Германию, а 3 были оставлены националистам.



Тактико-технические характеристики He 59B-2

Двигатели: BMW VI 6,0ZU, 12-цилиндровые жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 660 л.с. и 630 л.с. на высоте 2000 м.

Вооружение: 1 × 20-мм пушка MG FF в носовой турели и по одному 7,92-мм пулемету MG-15 на верхней турели у радиста и на нижней у стрелка*, одна торпеда или 1000 кг бомб.

Максимальная скорость: 220 км/ч у земли, 208 км/ч на высоте 1000 м, 194 км/ч на высоте 2000 м.

Дальность полета: 940 км, при установке в бомбоотсеке двух дополнительных баков — 1500 км.

Потолок: 3500 м.

Вес: пустого — 5000 кг, максимальный взлетный — 9100 кг.

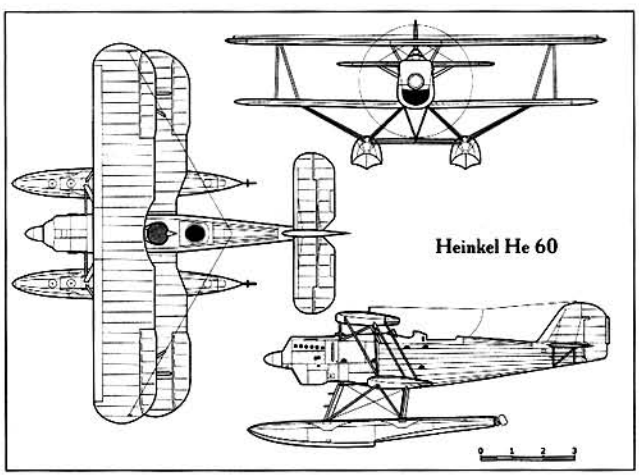
Размеры: размах крыла — 23,7 м; длина — 17,4 м; высота — 7,1 м; площадь крыла — 153,4 кв.м.

* Стандартное стрелковое вооружение должно было быть 3 MG-15, однако в частях часто носовой пулемет заменяли пушкой MG FF, что касается «испанских» самолетов, то все они согласно фотографий, виденных автором, имели в носовой турели MG FF.

Heinkel He 60

Корабельный катапультный разведчик-корректировщик, одномоторный биплан смешанной конструкции, установленный на два поплавка. Экипаж — 2 человека. Первый полет опытного экземпляра — 2 декабря 1931 г. Серийно производился с июля 1933 г. по июль 1937 г. в нескольких различавшихся оборудованием, вооружением и некоторыми конструктивными особенностями модификациях. Всего было выпущено 282 экземпляра.

В Испанию поставлялись наиболее совершенные машины модификации E. 2 первых He 60 прибыли осенью 1936 г., они использовались гидрогруппой AS/88 «Легиона Кондор», в том числе — один как катапультный на крейсере националистов «Канариас». В начале 1937 г. прибыло еще 4 машины, которые были переданы националистам и получили бортовые номера с 60-1 по 60-4. Самолеты широко применялись в боевых действиях. 1 He 60 сгорел 29 мая 1937 г. на палубе немецкого линкора «Дойчланд», стоявшего в порту Ивиса, в результате попадания бомб СБ. В феврале 1939 г. «Легион Кондор» передал 2 He 60 националистам, самолеты получили бортовые номера 60-5 и 60-6. Иностранные специалисты оценивают число поставленных машин в пределах 6—8.



Тактико-технические характеристики He 60E

Двигатель: BMW VI 6,0ZU, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 660 л.с. и 630 л.с. на высоте 2000 м.

Вооружение: 1 × 7,92-мм синхронный пулемет MG-17 с 1000 патронов и 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у стрелка с 825 патронами.

Максимальная скорость: 225 км/ч на высоте 1000 м, 207 км/ч на высоте 2000 м.

Дальность полета: 765 км.

Потолок: 5000 м.

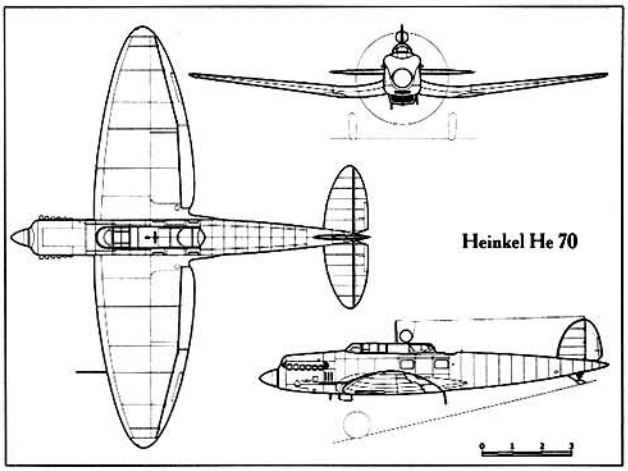
Вес: пустого — 2412 кг, максимальный взлетный — 3360 кг.

Размеры: размах крыла — 12,9 м; длина — 11,5 м; высота — 4,9 м; площадь крыла — 54 кв.м.

Heinkel He 70

Трехместный цельнометаллический разведчик и легкий бомбардировщик, моноплан с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся осенью 1932 г. Самолет установил ряд мировых рекордов скорости с грузом в 1 — 2 тонны. Первоначально он создавался как скоростной почтовый самолет для Люфтганзы. Серийно производился с 1934 г. до конца 1936 г. (в 1937 г. произведено 20 экспортных He 170 A, отличавшихся другим двигателем). Всего выпущено 304 экземпляра. Боевых модификаций было две: E — легкий бомбардировщик и F — разведчик.

В Испанию начиная с ноября 1936 г. было поставлено 30 самолетов, получивших бортовые номера с 14 • 30 до 14 • 59. Они использовались в разведэскадрилье A/88 «Легиона Кондор» и франкистской группе 7-G-14. До конца войны уцелело 10 машин.



Тактико-технические характеристики He 70

Двигатель: один BMW VI 7,3z — 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 750 л.с.

Вооружение: 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у стрелка, до 300 кг бомб.

Максимальная скорость: 360 км/ч у земли; 355 км/ч на высоте 1000 м, 345 км/ч на высоте 2000 м.

Дальность полета: до 1400 км.

Время подъема на высоту: 1000 м — 2,3 мин; 2000 м — 5,5 мин; 6000 м — 9,5 мин.

Потолок: 8300 м.

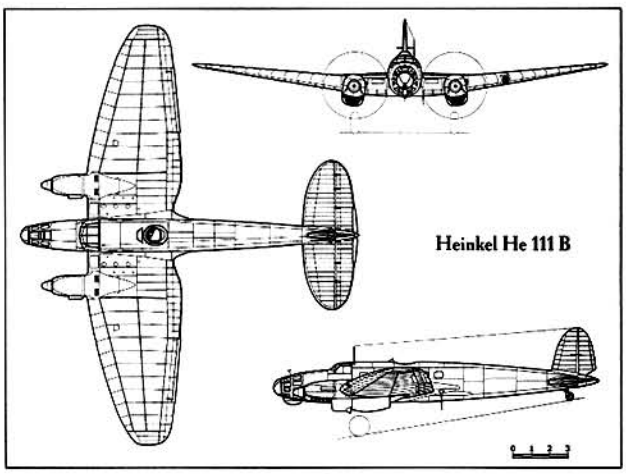
Вес: пустого — 2300 кг, взлетный — 3420 кг.

Размеры: размах крыла — 14,8 м; длина — 11,7 м; высота — 3,1 м; площадь крыла — 36,5 кв.м.

Heinkel He III

Средний бомбардировщик, двухмоторный цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси, с хвостовым колесом. Экипаж — 4 человека. Первый полет опытного экземпляра состоялся 24 февраля 1935 г. Серийно производился с начала 1936 г. по осень 1944 г. В Германии изготовлено свыше 7300 экземпляров, во время Второй мировой войны в Испании — 130 и в Румынии — 30 экземпляров.

В Испанию первые 4 машины (модификации B-1) прибыли в начале 1937 г. Самолет эксплуатировался сначала опытной бомбардировочной эскадрильей VB/88. Вскоре последовали новые поставки, в том числе — уже следующей модели B-2, оснащенной более мощными двигателями и усовершенствованной системой их охлаждения. К осени 1937 г. вся бомбардировочная группа K/88 перешла на He 111. Бомбардировщик отлично проявил себя в боях, однако на смену ему с весны 1938 г. начала поставляться новая модификация E-1. Из оставшихся B-1 и B-2 испанцы-националисты сформировали группу 10-G-25. По различным данным, всего было поставлено от 93 до 100 машин. К окончанию войны сохранилось 58 He 111, что позволило сформировать еще одну группу — 11-G-25.



Тактико-технические характеристики He 111

	He 111B-2 (B-1)	He 111E-1
Двигатели	DB 600CG (DB 600C), 12-цилиндровые жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 930 (880) л.с. и 910 (850) л.с. на высоте 4000 м	Jumo 211A-1, 12-цилиндровые жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 1010 л.с. и 960 л.с. на высоте 1500 м
Вооружение	3 × 7,92-мм пулемета MG-15 — в носу, на верхней турели и в нижней убираемой корзине, 1500 кг бомб	3 × 7,92-мм пулемета MG-15 — в носу, на верхней турели и в нижней убираемой корзине, 2000 кг бомб.
Максимальная скорость	300 км/ч у земли, 370 км/ч на высоте 4000 м, 330 км/ч на высоте 6000 м	350 км/ч у земли, 418 км/ч на высоте 4000 м
Дальность полета	с 800 кг бомб 1630 км	с 2000 кг бомб 1500 км
Потолок	7000 м	8000 м
Вес: пустого	5845 кг;	
макс. взлетный	10 000 кг	10 600 кг
Размеры		
размах крыла	22,6 м	22,6 м
длина	17,5 м	17,5 м
высота	4,4 м	4,4 м
площадь крыла	87,7 кв.м	87,7 кв.м

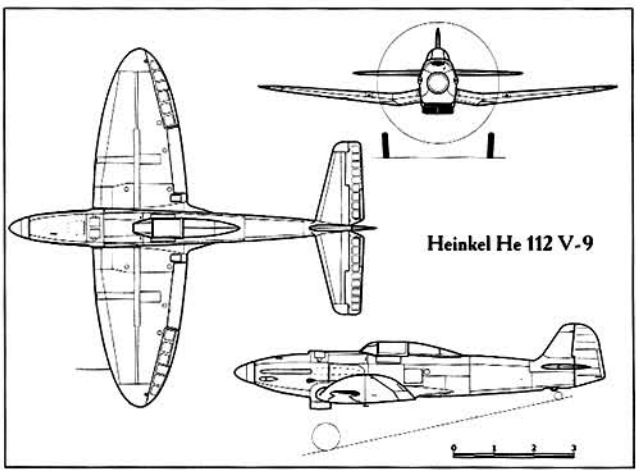
Heinkel He II2

Одноместный цельнометаллический истребитель с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся в сентябре 1935 г. Серийно производился с марта 1938 г. по апрель 1939 г. Всего выпущено 68 экземпляров.

Осенью 1936 г. несколько опытных экземпляров попало в Испанию. Первый раз они были замечены нашими летчиками в воздушном бою 13 ноября 1936 г. Сколько их было, какие это были экземпляры — неизвестно. Самая распространенная западная версия гласит о том, что в декабре 1936 г. в Испании в VJ/88 летал один-единственный экземпляр (опытный V3, либо V4, либо V5). Причем наиболее древние источники утверждают, что этот экземпляр в первой половине 1937 г. вернулся обратно в Германию, где демонстрировался на каких-то международных выставках. Однако 19 июля 1937 г. Макс Шульц, пилот VJ/88, совершил на самолете вынужденную посадку, и фотография данного события была опубликована. Версия о возвращении, таким образом, отпадает. Правда, можно допустить, что этих самолетов в Испании могло быть более одного, и один из них действительно вернулся в Германию.

Чуть более ясное положение дел с последующими поставками. В апреле 1938 г. вместе с новым опытным экземпляром V9 (б/н 8•2), значительно более совершенным по сравнению с первыми опытными, в Испанию вернулся для его испытаний ас «Легиона Кондор» Харро Хардер. Он имел и опыт, и владел боевым мастерством, но до своего возвращения в Германию (в июле 1938 г.) так ни одной новой победы и не одержал. Возможно, этот He 112 (получив к тому времени б/н 5•50) был сбит в воздушном бою на Эбро 5 сентября 1938 г., в тот день в дневнике боевых действий среди прочих сбитых самолетов значится *«один «фиат 5-50 (моноплан)»*.

В ноябре 1938 г. в Испанию прибыли 18 He 112 из нереализованной части японского заказа. Летали на этих машинах (б/н с 5•51 по 5•68) летчики-националисты, из специально сформированной эскадрильи 1-E-5, входившей вместе с эскадрильей Bf 109 в состав группы 5-G-5. На счету эскадрильи — единственная победа, одержанная ее командиром Мигелем Гарсиа Пардо (Miguel Garcia Pardo). До конца войны уцелело 15 машин.



Тактико-технические характеристики He 112B-0

Двигатель: один Jumo-210Ea — 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 680 л.с. и 670 л.с. на высоте 3900 м в течение 5 мин.

Вооружение: 2 × 7,9-мм синхронных пулемета MG-17 и 2 × 20-мм крыльевые пушки MGFF, до шести 10 кг бомб.

Максимальная скорость: 430 км/ч у земли; 510 км/ч на высоте 4700 м.

Дальность полета: 1100 км.

Время подъема на высоту: 2000 м — 2,6 мин; 4000 м — 6 мин; 6000 м — 9,5 мин.

Потолок: 8300 м.

Вес: пустого — 1621 кг, взлетный — 2250 кг.

Размеры: размах крыла — 9,1 м; длина — 9,3 м; высота — 3,8 м; площадь крыла — 17 кв.м.

Heinkel He II5

Морской разведчик-торпедоносец, цельнометаллический моноплан, установленный на два поплавка. Экипаж — 3 человека. Первый полет опытного экземпляра состоялся в августе 1937 г. В марте 1938 г. на He 115 V-1 было установлено несколько мировых рекордов в классе гидросамолетов. Серийно производился с января 1939 г. по июль 1940 г. и с февраля по октябрь 1944 г. Всего был выпущен 141 экземпляр.

В Испанию в конце войны попало 2 — 3 самолета, которые приняли ограниченное участие в боевой работе.

Тактико-технические характеристики He 115A-1

Двигатели: BMW 132K, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 960 л.с. и 820 л.с. на высоте 1000 м.

Вооружение: 2 × 7,92-мм пулемета MG-15 в носовой и верхней турели, одна торпеда или 750 кг бомб.

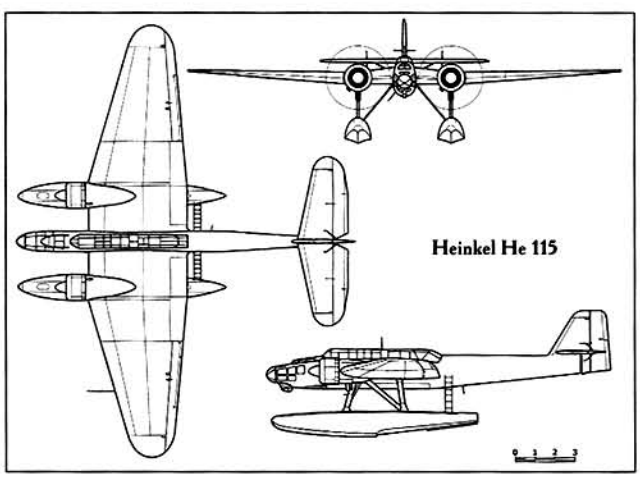
Максимальная скорость: 315 км/ч.

Дальность полета: 2000 км.

Потолок: 5200 м.

Вес: пустого — 6440 кг, максимальный взлетный — 9600 кг.

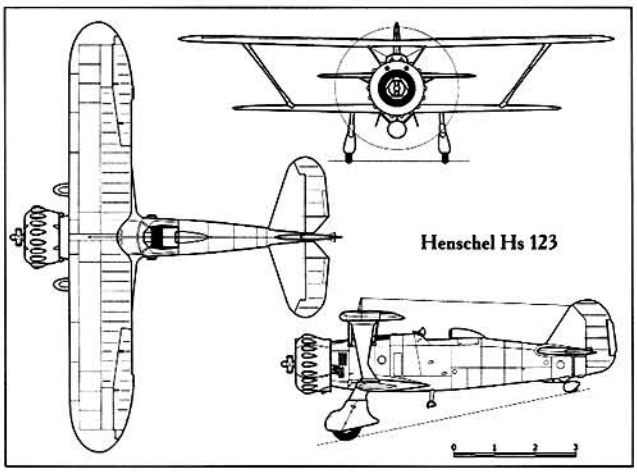
Размеры: размах крыла — 22,3 м; длина — 17,3 м; высота — 6,3, м; площадь крыла — 84,8 кв.м.



Henschel Hs 123

Одноместный штурмовик, цельнометаллический одноместный одномоторный биплан с неубирающимся шасси. Экипаж — 2 человека. Первый полет опытного экземпляра — 1 апреля 1935 г. Серийно производился с лета 1936 г. по апрель 1937 г. Всего выпущено около 260 экземпляров.

В Испанию первые 3 Hs 123A-1 прибыли осенью 1936 г. и еще 3 в первой половине 1937 г. Они вошли в состав экспериментальной истребительной группы VJ/88. Весной 1937 г. на базе этой шестерки было сформировано звено Stuka/88, в составе которого самолеты приняли активное участие в боевых действиях на СФ, где по крайней мере два из них было потеряно. В июне 1937 г. две машины (б/н 24•3 и 24•5) были переданы националистам и вошли в состав смешанной группы Grupo Mixto 86-70. Самолеты, не понеся потерь, участвовали в боях до конца войны. В самом конце войны непосредственно для испанцев-националистов прибыла вторая партия из 12 машин, также серии A-1, но с некоторыми внесенными изменениями, наиболее явным из которых являлся гаргрот. После окончания войны у националистов осталось 14 машин.



Тактико-технические характеристики Hs 123A-1

Двигатель: BMW 132Dc, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 880 л.с. и 870 л.с. на высоте 2500 м.

Вооружение: 2 × 7,92-мм синхронных пулемета MG-17, 200 кг бомб.

Максимальная скорость: 330 км/ч у земли, 340 км/ч на высоте 1200 м.

Дальность полета: 855 км.

Потолок: 9000 м.

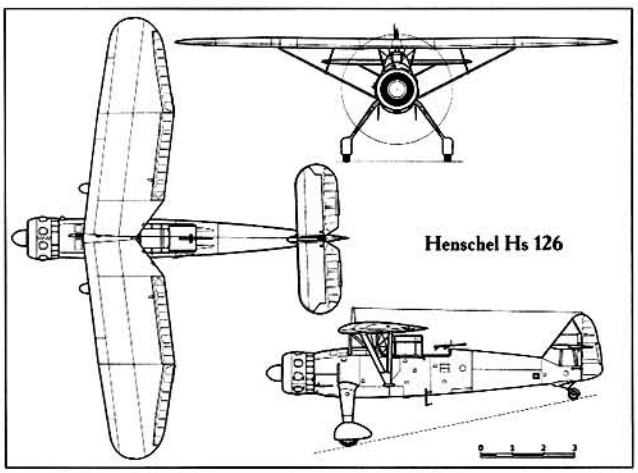
Вес: пустого — 1500 кг, взлетный — 2220 кг.

Размеры: размах крыла — 10,5 м, длина — 8,3 м; высота — 3,2 м; площадь крыла — 24,8 кв.м.

Henschel Hs 126

Ближний разведчик и корректировщик, цельнометаллический одномоторный моноплан-парасоль с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра состоялся осенью 1936 г. Серийно производился с января 1938 г. по январь 1941 г. в двух основных модификациях, различавшихся установленными двигателями и радиостанциями. Всего выпущено 510 экземпляров. Состоял на вооружении в Германии, Испании, Греции и Эстонии.

В Испанию в январе 1939 г. прибыло 8 Хш-126 A-1 для боевой проверки и замены имевшихся в A/88 «Легиона Кондор» He 45. Первый боевой вылет состоялся 6 февраля, и до конца войны самолеты успели зарекомендовать себя с положительной стороны. После окончания войны 5 «хеншелей» были переданы испанцам-националистам.



Тактико-технические характеристики Hs 126A-1 (летные данные и вес приведены для модификации B-1 с двигателем BMW Bramo 323A-1 взлетной мощностью 850 л.с.)

Двигатель: BMW 132Dc, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, взлетной мощностью 880 л.с. и 870 л.с. на высоте 2500 м.

Вооружение: 1 × 7,92-мм синхронный пулемет MG-17 с 500 патронами и 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у стрелка с 975 патронами, 150 кг бомб.

Максимальная скорость: 310 км/ч у земли, 354 км/ч на высоте 3000 м.

Дальность полета: 715 км.

Потолок: 8200 м.

Вес: пустого — 2035 кг, взлетный — 3275 кг.

Размеры: размах крыла — 14,5 м, длина — 10,8 м; высота — 3,7 м; площадь крыла — 31,6 кв.м.

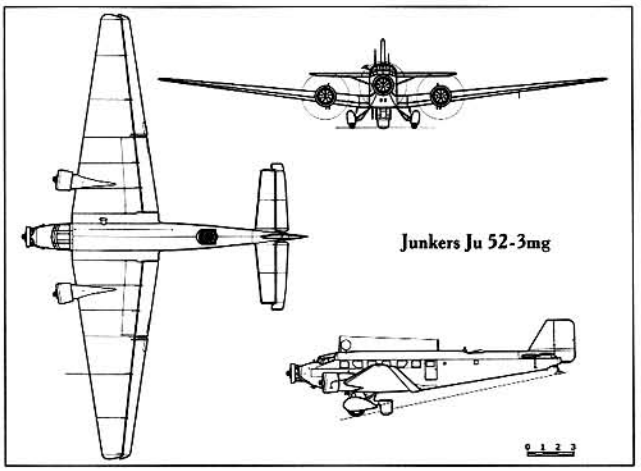
Junkers Ju 52

Средний бомбардировщик и транспортный самолет, трехмоторный цельнометаллический моноплан с неубирающимся шасси. Экипаж — 3—4 человека. Первый полет опытного экземпляра состоялся в апреле 1931 г. Производился в Германии, Франции и Испании. Всего выпущено более 4845 экземпляров. Как пассажирский самолет эксплуатировался многие годы в авиакомпаниях десятков стран мира.

В Испании Ju 52 вместе с Savoia SM.81 стал первым самолетом, прибывшим на помощь мятежникам. Всего в Испанию было направлено 67 машин модификаций g3e и g4e, различавшихся оборудованием и задней опорой шасси (костыль или колесо), и один морской вариант на поплавках. Первоначально «юнкерсы» использовались для переброски войск из Марокко. По мере решения этой задачи началось переоборудование машин в бомбардировщики. Летом и осенью 1936 г. Ju 52 днем и ночью весьма успешно бомбили объекты республиканцев. Осенью 1936 г. из самолетов этого типа были сформированы 3 бомбардировочные эскадрильи националистов и 4 бомбардировочные эскадрильи 1, 2, 3 и 4.K/88 «Легиона Кондор». С появлением в небе Испании советских истребителей немцы и националисты вынуждены были переводить самолеты на ночные бомбардировки.

В течение 1937 г. K/88 полностью перевооружилась на He 111, а оставшиеся в «Легионе Кондор» Ju 52 стали использоваться только для транспортно-пассажирских целей. Националисты в мае 1937 г. на базе 2-й и 3-й эскадрилий Ju 52 сформировали две группы — 1-G-22 и 2-G-22, а первая эскадрилья перевооружилась на Savoia SM.79.

Согласно зарубежным данным, 55 «юнкерсов», переданных националистам, за годы войны до 26 марта 1939 г. выполнили 5400 боевых вылетов, налетав 13 000 часов и сбросив 6397 тонн бомб. Таким образом, на каждый Ju 52 приходится в среднем по 100 боевых вылетов, что не так уж и много для 2,5 лет войны. Вероятно, с осени 1937 г. боевое применение «юнкерсов» было значительно сокращено (это подтверждается и нашими документами, в которых название этой машины почти перестает встречаться).



Тактико-технические характеристики Ju 53/3m-g3e

Двигатели: три BMW 132-A-3, 9-цилиндровые воздушного охлаждения, взлетной мощностью 725 л.с.

Вооружение: 2 × 7,92-мм пулемета MG-15 — в верхней турели и в нижней выдвигаемой корзине; 1500 кг бомб.

Максимальная скорость: 265 км/ч у земли, 275 км/ч на 900 м.

Крейсерская скорость: 245 км/ч на 900 м.

Дальность полета: 990 км, с дополнительным баком — 1300 км.

Потолок: 5900 м.

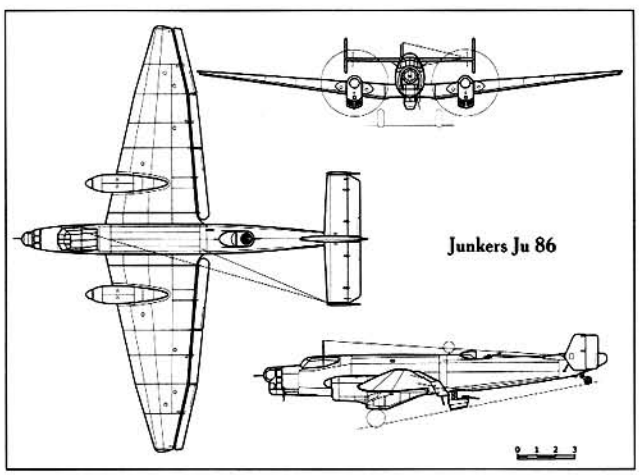
Вес: пустого — 5725 кг, нормальный взлетный — 9500 кг, максимальный — 10 500 кг.

Размеры: размах крыла — 29,3 м; длина — 18,9 м; высота — 5,55 м; площадь крыла — 110 кв.м.

Junkers Ju 86

Средний двухмоторный цельнометаллический четырехместный бомбардировщик с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — 4 ноября 1934 г. В конце 1935 г. запущен в серийное производство в военном и гражданском варианте. В середине 1936 г. самолет модернизировали — для улучшения управляемости удлинили хвостовую часть, увеличили емкость топливных баков. Новая модификация получила название D-1.

В феврале 1937 г. пять Ju 86D-1 вместе с Do 17 и He 111 поступили в экспериментальную бомбардировочную эскадрилью VB/88. Бомбардировщик уступал своим конкурентам по боевым характеристикам. Не лучшим образом зарекомендовали себя и установленные на самолете дизели, требовавшие хлопотного обслуживания. Вскоре оставшиеся машины были переданы испанцам-националистам, которые достаточно ограниченно использовали их в боях.



Тактико-технические характеристики Ju 86D-1

Двигатели: два дизеля Jumo 205C-4 — 6-цилиндровые двухтактные, взлетной мощностью 600 л.с.

Вооружение: 3 × 7,92-мм пулемета MG-15 — в носу, на верхней турели и в нижней полуубираемой корзине; 800 кг бомб.

Максимальная скорость: 300 км/ч у земли, 323 км/ч на 3000 м.

Крейсерская скорость: 275 км/ч на 1000 м, 285 км/ч на 3500 м.

Тактический радиус действия: 565 км, дальность полета с дополнительным баком — 2000 км.

Потолок: 5900 м.

Вес: пустого — 5155 кг, взлетный — 8070 кг, максимальный — 8200 кг.

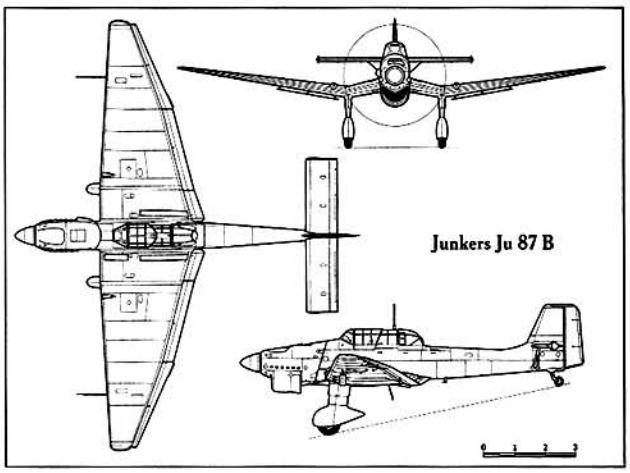
Размеры: размах крыла — 22,5 м; длина — 17,86 м; высота — 5,05 м; площадь крыла — 82 кв.м.

Junkers Ju 87

Пикирующий бомбардировщик, двухместный цельнометаллический моноплан с неубирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — в апреле 1935 г. Серийно производился с января 1937 по 1944 г., всего выпущено 5709 экз.

В Испанию было поставлено 12 машин. Один или два самолета из предсерийной партии Ju 87A-0 прибыли в ноябре 1936 г. Вместе с несколькими Bf 109, He 112 и Hs 123 он (они) вошел в состав экспериментальной истребительной эскадрильи VJ/88. В следующем, 1937 г., после незначительного участия в боях на севере, он (они) был отправлен обратно в Германию.

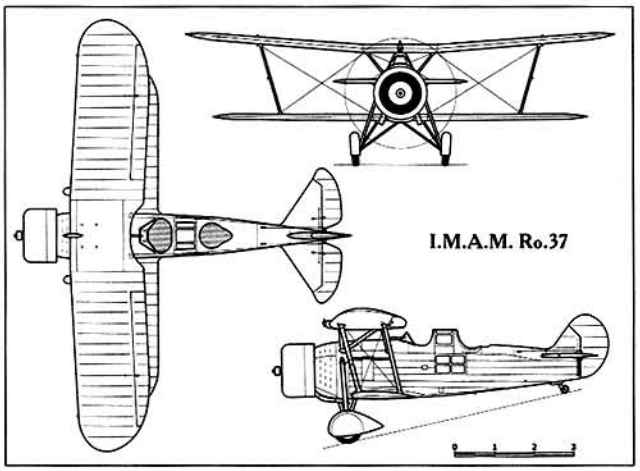
Следующее появление самолетов отмечено в середине января 1938 г., когда в Испанию прибыли три экипажа и три Ju 87A-l. В составе «Легиона Кондор» подразделение числилось как 5.J/88. Позже в состав эскадрильи вошли истребители Arado Ar 68. С 7 февраля звено приступило к участию в боевых действиях. В боях применялись очень осторожно, для нанесения «точечных» ударов по мостам, железным дорогам и т.д. С республиканскими истребителями встреч, вероятно, не было. Бомбили часто 500 кг бомбами, такую нагрузку самолет мог поднять только когда место стрелка было свободно. Есть данные, что летом 1938 г. к ним добавилось еще две машины. В октябре на смену им прибыло пять первых серийных Ju 87B-l, старые же были отправлены в Германию. Новые бомбардировщики вошли в состав бомбардировочной группы «Легиона Кондор» K/88. После окончания боевых действий и они были возвращены в Германию.



Тактико-технические характеристики Ju 87

	Ju 87A-1	Ju 87B-1
Двигатель	Jumo 210Ca, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 600 л.с. и 640 л.с. на высоте 2700 м	Jumo 211Da, 12-цилиндровый жидкостного охлаждения, взлетной мощностью 1200 л.с. и 1100 л.с. на высоте 1500 м
Вооружение	1 × 7,92-мм пулемет MG-17 в крыле и 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у стрелка, 250 кг бомба или 500 кг в одноместном варианте	2 × 7,92-мм пулемета MG-17 в крыле и 1 × 7,92-мм пулемет MG-15 у стрелка, 500 кг бомба или одна 250 кг и чет
Максимальная скорость	318 км/ч на высоте 4000 м 292 км/ч на высоте 3000 м	338 км/ч у земли, 380 км/ч на высоте 4100 м
Дальность полета	1000 км	785 км, с 500 кг бомбой 590 км
Потолок	7000 м	8000 м
Вес: пустого	2317 кг	2715 кг
максимальный взлетный	3400 кг	4340 кг
Размеры		
размах крыла	13,8 м	13,8 м
длина	10,8 м	11,1 м
высота	3,9 м	4 м
площадь крыла	32 кв.м	32 кв.м

Romeo Ro.37



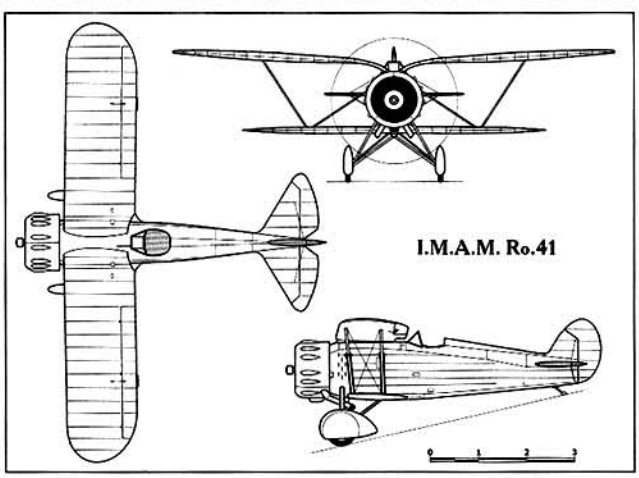
Ближний разведчик и легкий бомбардировщик, цельнометаллический биплан с неубирающимся шасси. Экипаж — 2 человека. Первый полет опытного экземпляра — 6 ноября 1936 г. Серийно выпускался с июля 1935 г. по март 1939 г. в двух основных модификациях: Ro.37 с двигателем водяного охлаждения и Ro.37bis с двигателем воздушного охлаждения. Всего выпущено 669 экземпляров.

В Испанию с лета 1936 г. и до конца войны было поставлено 68 Ro.37bis. На этих самолетах активно воевали две итальянские эскадрильи и группа националистов 1-G-12, переименованная летом 1937 г. в 4-G-12. Для своего времени летные данные самолета были весьма неплохие, и первоначально он классифицировался даже как истребитель-разведчик. Однако первые же бои с достойными противниками — И-15 и И-16 — показали несоответствие машины этому качеству, в результате чего самолет переключили в основном на выполнение бомбардировочных задач. В этой роли, с учетом слабого истребительного и зенитного противодействия, «Ромео» показали себя неплохо.

Тактико-технические характеристики Romeo Ro.37bis

Двигатель	Piaggio P.IXRC.40, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 560 л.с.	Piaggio P.XR, 9-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 700 л.с.
Вооружение	2 × 12,7-мм синхронных пулемета Breda-Safat и 1 × 7,7-пулемет Breda-Safat у стрелка, 330 кг бомб	2 × 12,7-мм синхронных пулемета Breda-Safat и 1 × 7,7-пулемет Breda-Safat у стрелка, 330 кг бомб
Максимальная скорость	330 км/ч на высоте 5000 м	320 км/ч на высоте 2000 м
Время подъема на высоту	2000 м — 4 мин. 10 сек. 4000 м — 9 мин. 20 сек. 6000 м — 16 мин. 30 сек.	2000 м — 3 мин. 40 сек. 4000 м — 9 мин. 30 сек. 6000 м — 20 мин.
Дальность полета	1500 км	
Потолок	7500 м	
Вес	1590 кг, взлетный — 2425 кг	1570 кг, взлетный — 2405 кг
Размеры длина высота площадь крыла	12 м 8,57 м 3,14 м 31,4 кв.м	12 м 8,57 м 3,14 м 31,4 кв.м

Romeo Ro.41



Одноместный истребитель, биплан смешанной конструкции с неубирающимся шасси. Истребитель был создан в 1935 г. Кроме одноместного варианта выпускался и двухместный учебно-тренировочный Ro.41B. Всего выпущено около 400 экземпляров.

В Испанию летом 1937 г. попало 28 самолетов, как в одноместном, так и в двухместном вариантах. По иностранным данным, истребители некоторое время использовались для боевой работы: базируясь в Табладе, прикрывали Севилью, после чего были переведены исключительно на учебные задачи. По нашим данным, противник в боях за Теруэль с успехом использовал истребитель-биплан, меньший по размерам, чем Fiat CR.32, с двигателем воздушного охлаждения и с хорошими летными данными. Скорее всего, имелся в виду именно Ro.41. В целом истребителю с таким маломощным двигателем было тяжело конкурировать с CR.32, однако потенциал развития машины реализован так и не был. Сохранившиеся к концу войны самолеты еще несколько лет использовались испанцами в тренировочных целях.

Тактико-технические характеристики Romeo Ro.41

Двигатель: Piaggio P.VIIC.45, 7-цилиндровый воздушного охлаждения, мощностью 390 л.с. на высоте 4500 м.

Вооружение: 2 × 7,7-мм синхронных пулемета Breda-Safat.

Максимальная скорость: 325 км/ч на высоте 5000 м.

Время подъема на высоту: 2000 м — 2 мин. 50 сек., 4000 м — 6 мин. 20 сек., 6000 м — 10 мин. 50 сек.

Дальность полета: 560 км.

Потолок: 7800 м.

Вес: пустого — 990 кг, взлетный — 1240 кг.

Размеры: размах крыла — 8,8 м; длина — 6,56 м; высота — 2,65 м; площадь крыла — 19,23 кв.м.

Messerschmitt Bf 109

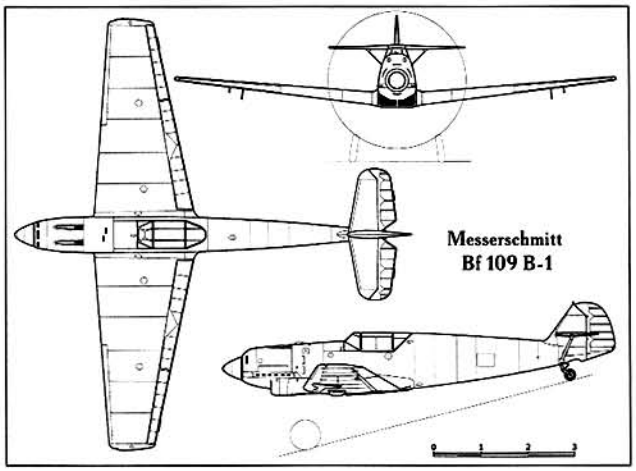
Одноместный цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси. Первый полет опытного экземпляра — в августе 1935 г. Серийно производился с начала 1937 до мая 1945 г., всего выпущено 30573 экземпляра.

К началу Гражданской войны в Испании самолет находился в стадии испытаний. Осень 1936 г., когда в небе появились СБ и И-16, превосходившие по скорости истребители противника, заставила немцев резко активизировать работы по созданию истребителей нового поколения. В конце 1936 — начале 1937 г. в состав «Легиона Кондор», наряду с опытным истребителем He 112, вошло и несколько опытных Bf 109. По разным данным, их было от двух до четырех из следующего ряда моделей: V-2, V-3, V-4, V-5 и V-6. Некоторые источники указывают, что некоторые (или даже все) самолеты из этой партии весной 1937 г. вернулись в Германию. В настоящее время известно, что с этими машинами произошло два серьезных летных происшествия: 10 декабря 1936 г. один истребитель разбился на взлете и 11 февраля 1937 г. на посадке разбился другой, пилот которого, Е. Клей (E. Kley), погиб. Однако, несмотря на весьма неубедительное начало (кроме указанных катастроф зафиксирована по крайней мере еще одна поломка), руководство Люфтваффе посчитало «мессершмитт» более предпочтительным, нежели He 112. В начале 1937 г. Bf 109 был запущен в серийное производство. Опытные машины (или одна машина), не разбитые в авариях и катастрофах, по-видимому, пределов Испании не покидали. Так, например, командир 2.J/88 Г. Лютцов в опубликованных воспоминаниях указывал, что в период сражения под Брунете летал на трехпулеметном «мессершмитте», что соответствует опытному экземпляру, тогда как на выпускавшейся в тот момент серии «B» стояло только два пулемета.

Весной 1937 г. в Испанию прибыла первая партия серийных машин — около полутора десятка Bf 109B-1. Ими укомплектовали эскадрилью 2.J/88, которая с апреля 1937 г. стала участвовать в боях на Северном фронте. Советские летчики, вернувшиеся с этого фронта, отмечали, что, если раньше их встречи с противником обычно завершались победами, то с появлением у противника истребителей-монопланов ситуация сильно изменилась. Наш И-15 уступал «мессеру» почти по всем боевым характеристикам и мог вести разве что оборонительный бой. Летом 1937 г. эскадрилья 2.J/88 участвовала в боях под Мадридом, где ей пришлось столкнуться с более опасным противником — И-16. Несовершенство вариантов И-16, применявшихся в Испании, позволили «мессершмиттам» выдержать и эти испытания, хотя на этот раз без потерь уже не обошлось: как минимум два истребителя было сбито, один пилот погиб, второй спасся на парашюте, еще один Bf 109, получив боевые повреждения, произвел вынужденную посадку.

В августе в Испанию прибыла партия Bf 109B-2. Появилась возможность восполнить потери и перевооружить новыми машинами 1.J/88. Обе эскадрильи в основном действовали на Северном фронте, где в то время происходили главные сухопутные сражения, но правительственная авиация там практически отсутствовала. После этого «мессершмитты» активно участвовали во всех сражениях Гражданской войны. Весной 1938 г. поступила очередная партия машин, и на них с He 51 перевооружилась 3.J/88. В этот период стало стремительно расти число побед, заявлявшихся немецкими летчиками (за вторую половину 1938 г. пилотам J/88 было засчитано 130 побед, тогда как за весь период участия их было 314). «Мессершмитты» господствовали в воздухе. Осенью 1938 г. достойный отпор немцам могли дать только треть группы Сергея Грицевца (две другие трети по разным причинам выбыли из борьбы) и эскадрилья И-16, оснащенные американскими высотными моторами Wright-Cyclone. Появление последних оказалось столь неприятным сюрпризом, что руководство Германии хотя и видело, что Франко выигрывает войну, не стало рисковать. В конце 1938 г. оно отправило в Испанию 44 или 45 машин новейшей модификации E (к этому надо учесть, что в это время на французско-испанской границе появилась партия вооружения из Советского Союза), которыми, вопреки желанию Люфтваффе, не удалось даже полностью укомплектовать собственные авиачасти перед началом Второй мировой войны. Это был самолет уже следующей эпохи, по характеристикам даже приблизительно равных которому у республиканцев не было. Истребительная группа «Легиона» быстро перевооружилась на новые машины, передав старые испанцам. Тем не менее опасения немцев не оправдались — новой партией вооружения республиканцам воспользоваться практически не удалось — французы ловко «вставляли палки в колеса», а американских моторов было мало. Скоро истребители «Легиона Кондор» перешли к штурмовкам республиканских аэродромов, и в этой роли новый «мессер» отлично себя проявил. Показателен пример уничтожения 20 республиканских самолетов 5 февраля 1939 г. на аэродроме Вилажуйга. Однако такая тактика имела и негативную сторону — действуя на низкой высоте, немцы теряли значительную часть своего преимущества, и, как результат, уже на следующий день республиканский ас Хосе Фалько умудрился сбить на своем И-15 пару Bf 109E. Однако даже такая победа уже ничего не решала, и вскоре война закончилась.

В целом история «мессершмитта» в Испании — это успех немецких конструкторов, немецкой промышленности и немецких летчиков.



Данные по поставкам Bf 109 в Испанию:

	опытные	B-1	B-2	C-1	D-1	E-1, E-3
Juan Arraez Cerda «Les Messerschmitt Espagnols»	V-3 (6•1) V-4 (6•2)	6•3 – 6•18	6•19 – 6•58	6•59 – 6•78	6•79 – 6•86 6•95	6•87 – 6•94 6•96 – 6•131
P. Laureau, J. Fernandez «La Legion Condor»	V-3 (6•2) V-4 (6•1) V-5 (6•3)	6•4 – 6•45		6•46 – 6•50	6•51 – 6•86	6•87 – 6•131
K. Ries, H. Ring «The Legion Condor»	V-3 (6•3) V-4,V-5,V-6	6•7 – 6•45		6•46 – 6•50	6•51 – 6•86	6•87 – 6•131

Тактико-технические характеристики Messerschmitt Bf 109

	B-2*	C-1	D-1	E-1	E-3
Двигатель (на всех моделях 12-цилиндровый жидкостного охлаждения)	Jumo 210Da	Jumo 210Ga	Jumo 210Da	DB 601A-1	DB 601Aa
Мощность, на взлете и на высоте	680 л.с. 640 л.с. на 2,7 км	700 л.с. 730 л.с. на 1,0 км	680 л.с. 640 л.с. на 2,7 км	1050 л.с. 1100 л.с. на 3,7 км	1175 л.с. 1020 л.с. на 4,5 км
Вооружение	2 синхронных 7,92-мм пулемета MG-17	2 синхронных и 2 крыльевых 7,92-мм пулемета MG-17			2 синхронных пулемета MG-17 и 2 крыльевые 20-мм пушки MG FF
Максимальная скорость, у земли и на высоте	408 км/ч, 463 км/ч на 4,0 км	418 км/ч, 468 км/ч на 4,0 км	408 км/ч, 463 км/ч на 4,0 км	462 км/ч, 548 км/ч на 4,0 км	470 км/ч, 557 км/ч на 4,5 км
Дальность полета	690 км	650 км	650 км	660 км	660 км
Потолок	8200 м	8400 м	8400 м	10500 м	10500 м
Вес пустого макс. взлетный	1577 кг 2197 кг	1600 кг 2300 кг	1600 кг 2300 кг	1840 кг 2500 кг	1900 кг 2670 кг
Размеры размах крыла длина высота площадь крыла	9,85 м 8,55 м 2,45 м 16,4 кв.м			9,85 м 8,65 м 2,5 м 16,4 кв.м	

* Основное отличие от модели B-1 заключалось в замене деревянного винта металлическим.

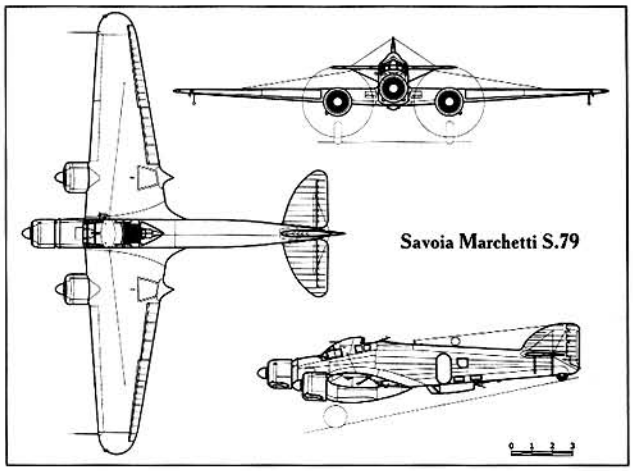
Savoia SM.79

Средний бомбардировщик и торпедоносец, моноплан смешанной конструкции, с убирающимся шасси, с хвостовым колесом. Экипаж — 4—5 человек. Первый полет опытного экземпляра — 8 октября 1934 г. Серийно производился в Италии с ноября 1936 г. по 1944 г. и по лицензии в Румынии, всего выпущено 1458 экземпляров.

Серийные модификации различались числом и типом устанавливаемых моторов и вооружением. Основным типом была трехмоторная машина, двухмоторная модификация поставлялась только на экспорт и в Испании не применялась. На самолете был установлен ряд мировых рекордов скорости полета с грузом.

В Испании во все возраставших количествах самолеты начали действовать с февраля 1937 г. Всего было поставлено 100 машин. В общей сложности на них воевали 8 итальянских эскадрилий и 4 группы националистов (3-G-28, 4-G-28, 5-G-28 и 6-G-28). Последние по числу машин более соответствовали эскадрильям. Бомбардировщик оказался почти несбиваемым, во всяком случае, за все годы войны республиканские истребители не претендуют ни на один сбитый самолет этого типа. Несколько машин было потеряно от зенитного огня.

Согласно некоторым данным, итальянцы до конца войны потеряли 12 самолетов и националисты еще 4.



Тактико-технические характеристики SM.79

Двигатели: Alfa Romeo 126 RC.34, 9-цилиндровые воздушного охлаждения мощностью по 780 л.с.

Вооружение: 3 × 12,7 мм пулемета — один неподвижно закрепленный для стрельбы вперед и по одному на верхней и нижней турели, плюс один пулемет 7,7-мм для стрельбы через боковые окна, 1250 кг бомб.

Максимальная скорость: 430 км/ч на высоте 4000 м.

Крейсерская скорость: 375 км/ч.

Дальность полета: 1900—3300 км.

Потолок: 6500 м.

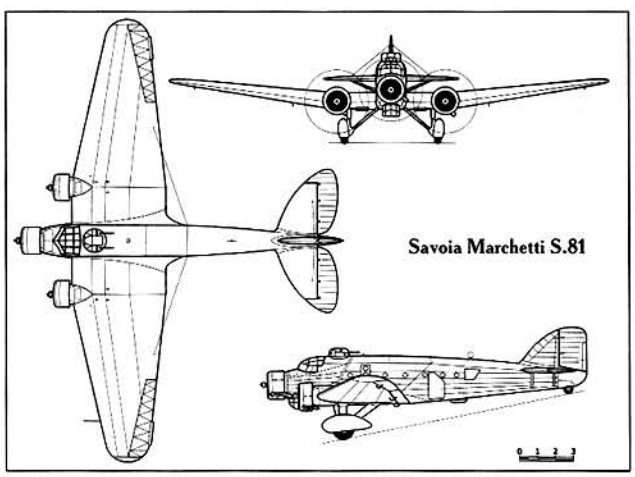
Вес: пустого — 6800 кг, максимальный взлетный — 10 500 кг.

Размеры: размах крыла — 21,2 м; длина — 15,6 м; высота — 4,1 м; площадь крыла — 61 кв.м.

Savoia SM.81

Средний бомбардировщик и транспортный самолет, трехмоторный моноплан смешанной конструкции с неубирающимся шасси. Экипаж — 5 человек. Первый полет опытного экземпляра состоялся в 1934 г. Серийно строился с 1934 по 1938 г., произведено 530 экземпляров. Серийные модификации различались типами моторов, их капотированием и вооружением. Существовала и двухмоторная модификация, обозначавшаяся SM.81B.

В Испанию было поставлено 84 самолета только трехдвигательной модификации, широко использовавшихся шестью итальянскими эскадрильями и националистами. Осенью 1938 г., когда Муссолини вывел из Испании часть личного состава, из оставленных SM.81 националисты сформировали 4 бомбардировочные группы: 15-G-21, 16-G-21, 17-G-21 и 18-G-21.



Тактико-технические характеристики трехдвигательных SM.81

Двигатели: 3 × 9-цилиндровых воздушного охлаждения Alfa Romeo 125RC.35 (лицензия «Bristol Pegasus») или 126RC.34 мощностью по 750 л.с., или Piaggio Stella IX RC.40, или 14-цилиндровых Isotta-Fraxchini (лицензия «Ginome Rhone» K.14) по 900 л.с.

Вооружение: 5 × 7,7-мм пулеметов — по два в верхней и нижней турели и один для стрельбы через боковые окна, 2000 кг бомб.

Максимальная скорость: 316—345 км/ч.

Крейсерская скорость: 290 км/ч.

Дальность полета: 1500—2000 км.

Потолок: 7000 м.

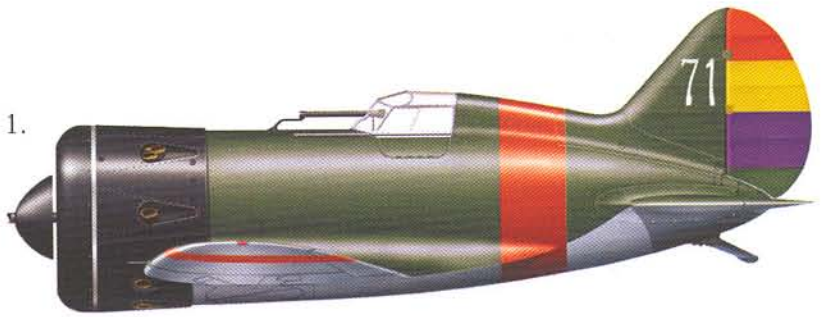
Вес: пустого — 6500 кг, максимальный взлетный — 10 500 кг.

Размеры: размах крыла — 24 м; длина — 18,32 м; высота — 4,86 м; площадь крыла — 93,3 кв.м.

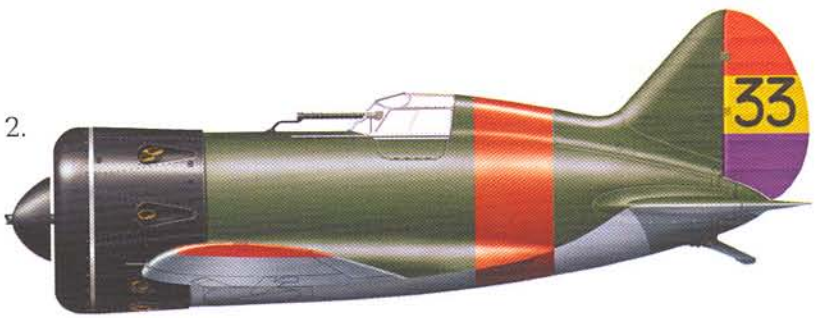
Из SM.81, поставленных в Испанию, есть описание сбитого 03.01.37 г. под Мадридом: дата выпуска 1936 г., три 9-цилиндровых двигателя Bristol-«Меркурий», редукторы «Фарман», трехлопастные винты, 2 пулемета Breda*, бомбодержатель на 16 бомб.

* Поскольку осмотр самолета производился спустя несколько дней после того, как он был сбит, возможно, что кто-то успел «присмотреть» пулеметы раньше, чем прибыли те, кто его осматривал.

1.



2.



3.



4.



5.



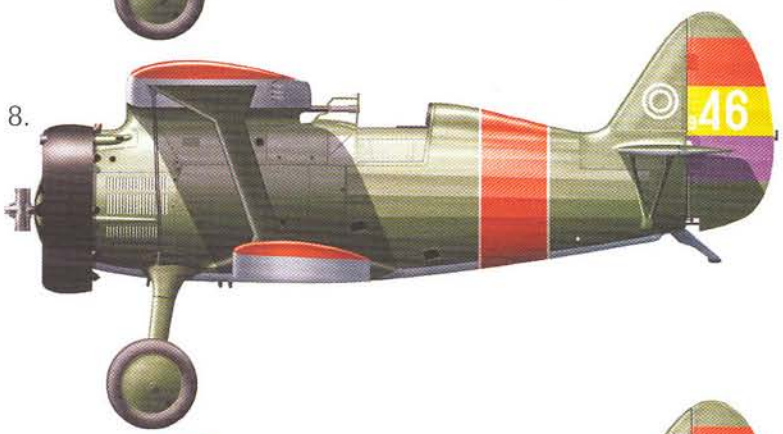
6.



7.



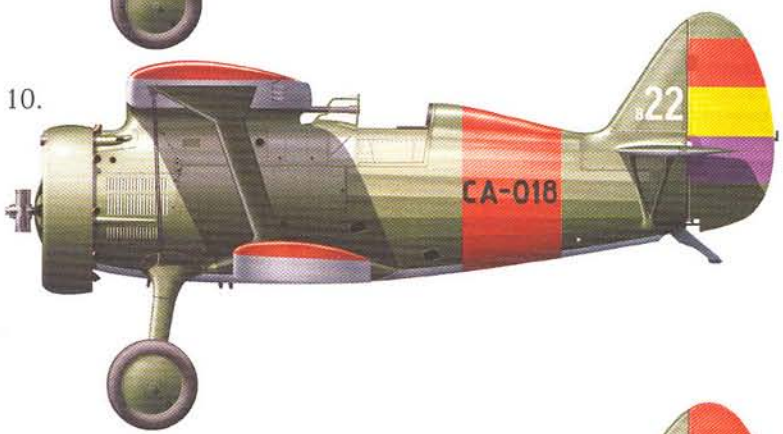
8.



9.



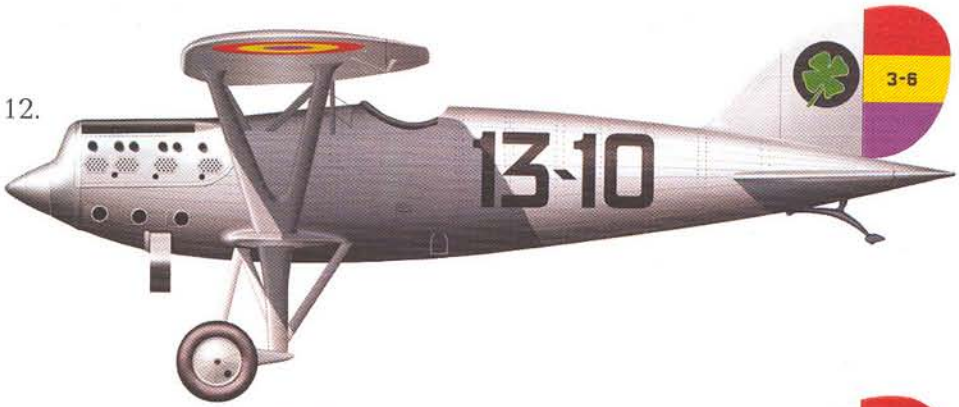
10.



11.



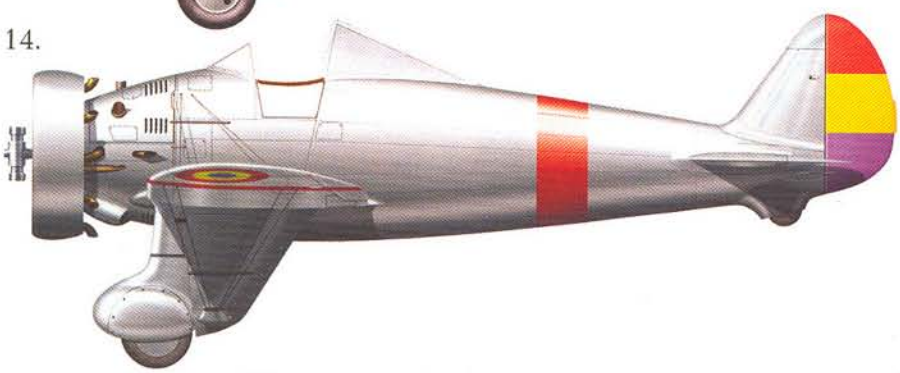
12.



13.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



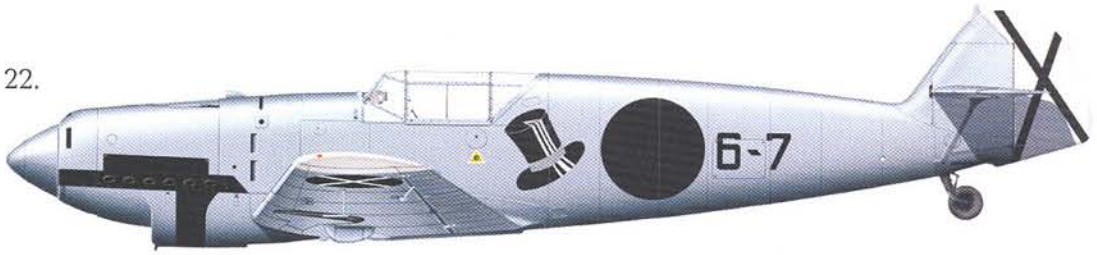
20.



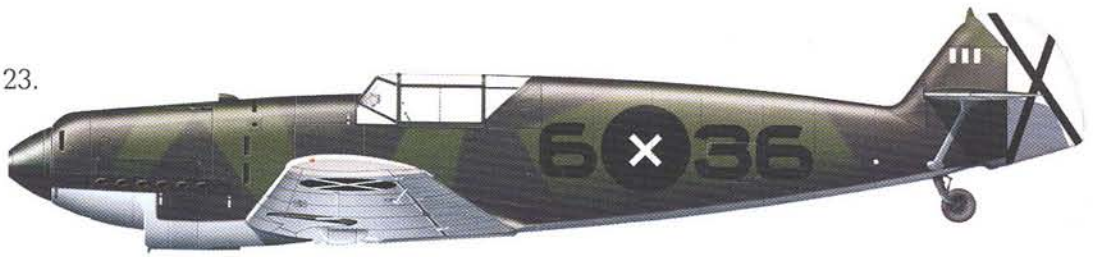
21.



22.



23.



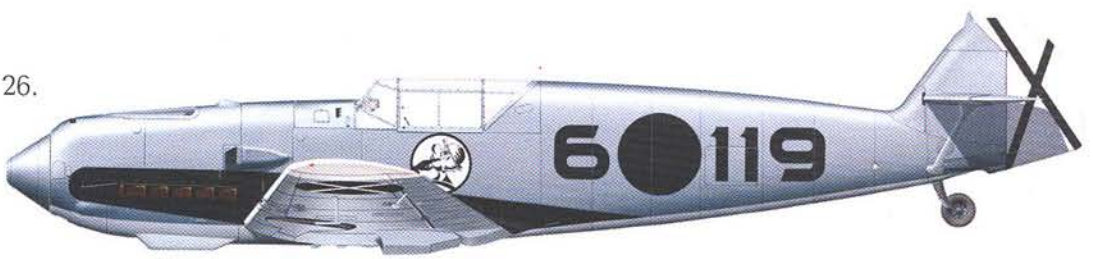
24.



25.



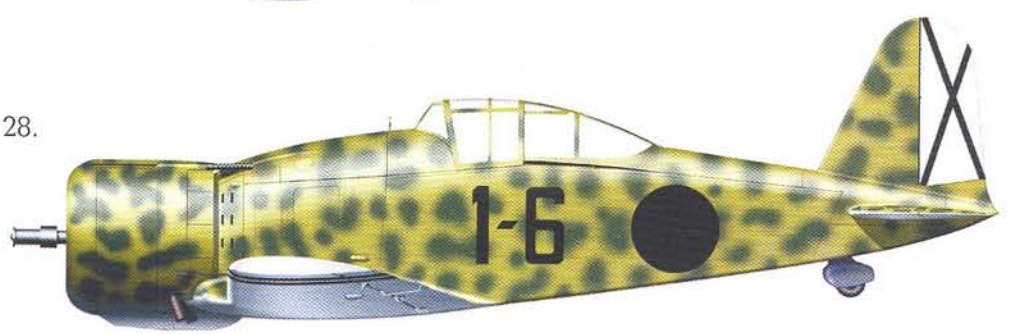
26.

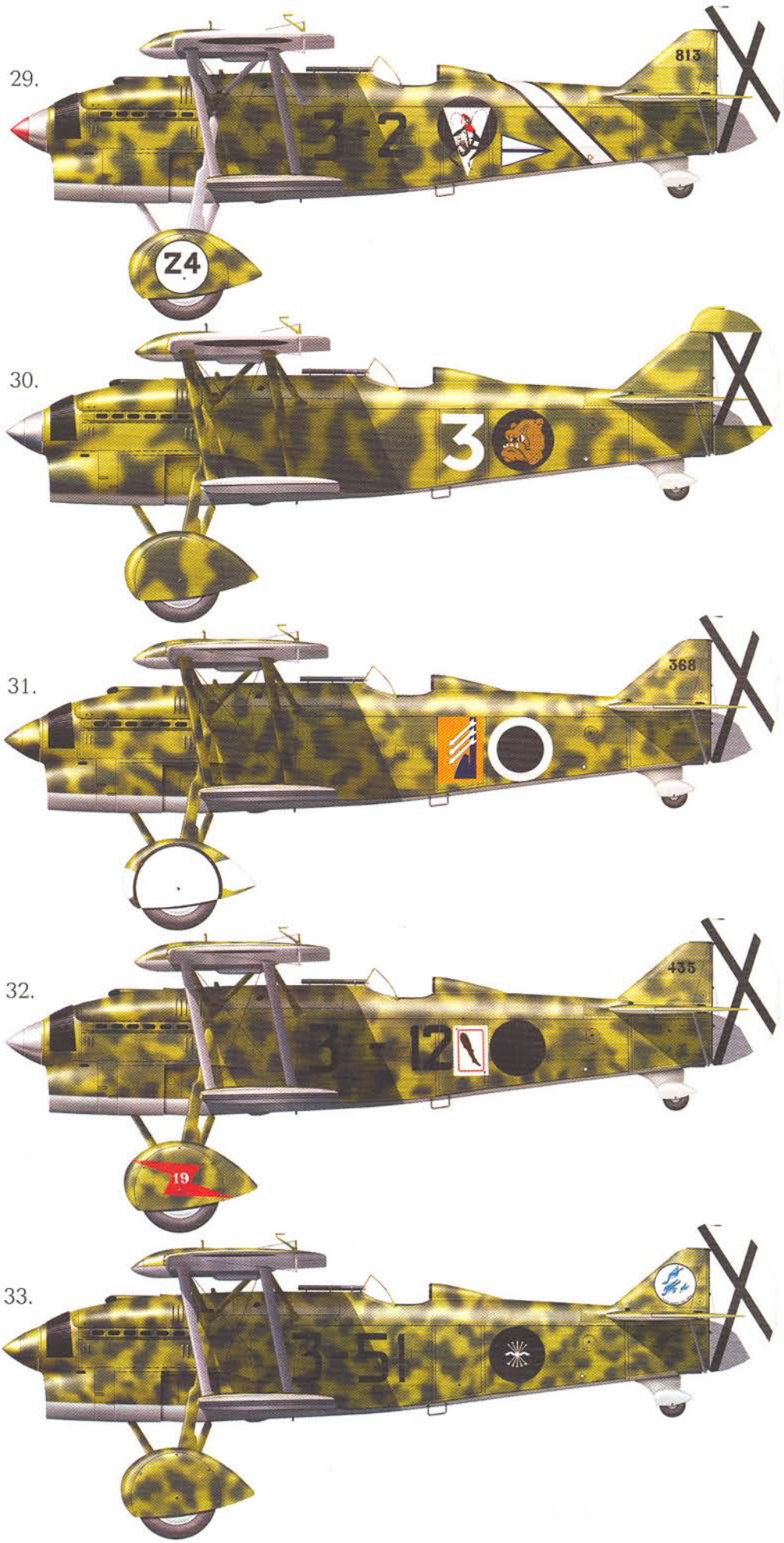


27.



28.




29.
813
3-2
Z4
30.
3
31.
368
32.
435
3-12
19
33.
3-51

34.



35.



36.



37.



38.



39.



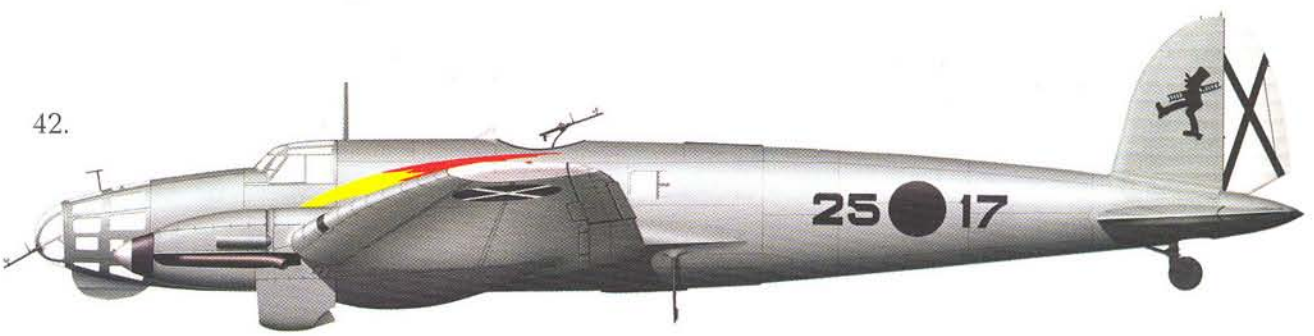
40.



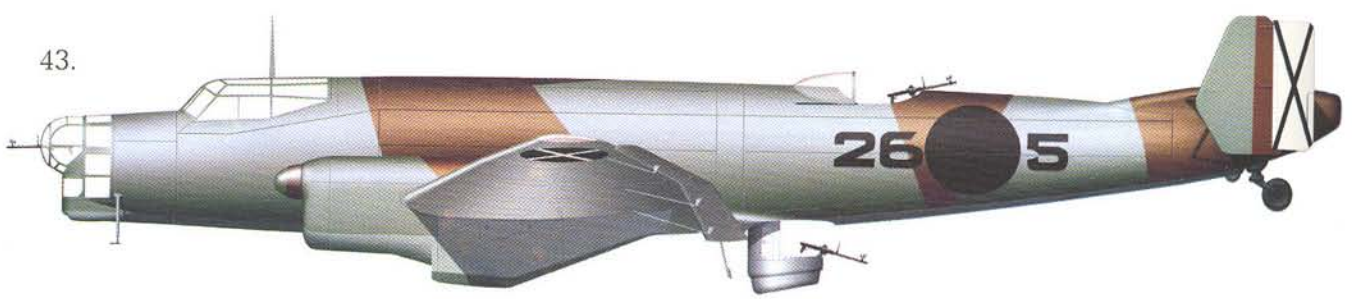
41.



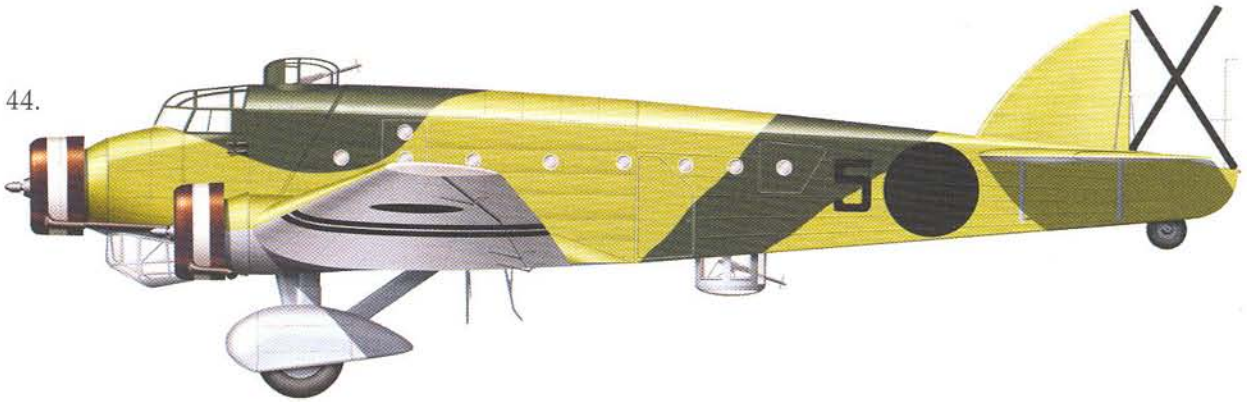
42.



43.



44.



45.



46.



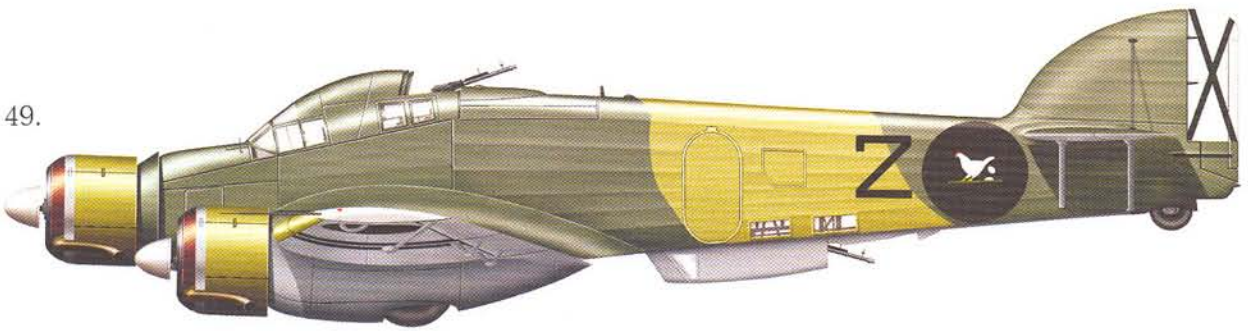
47.



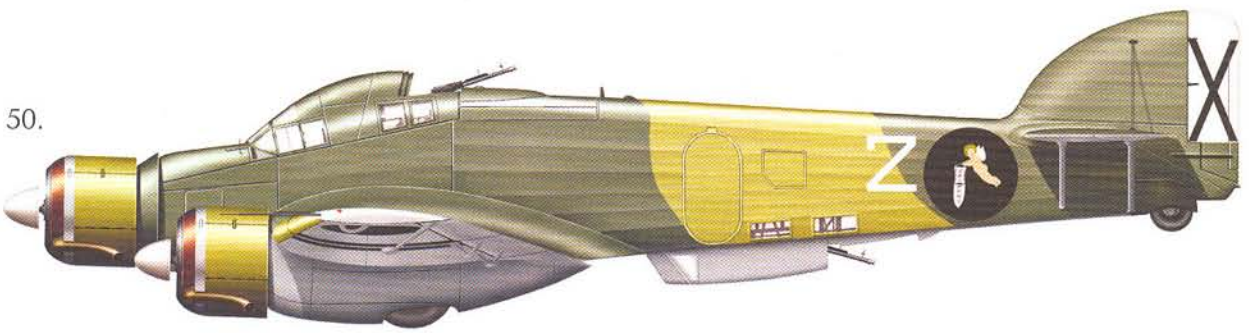
48.



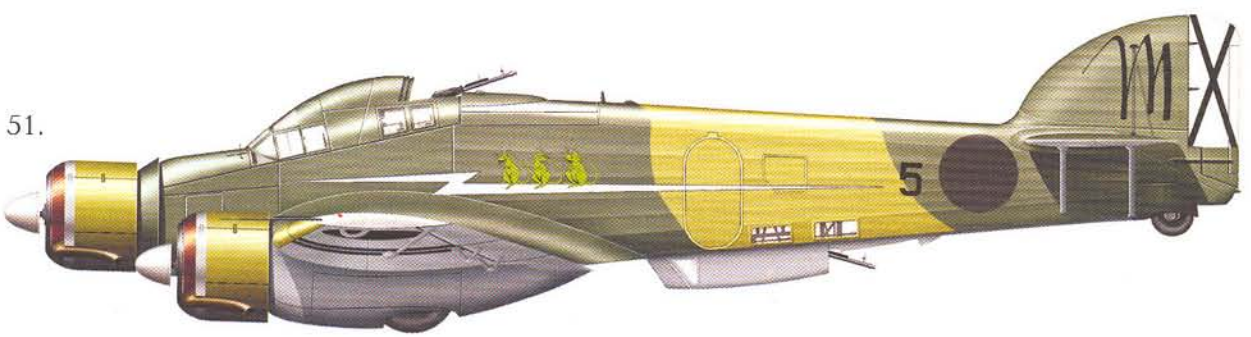
49.



50.



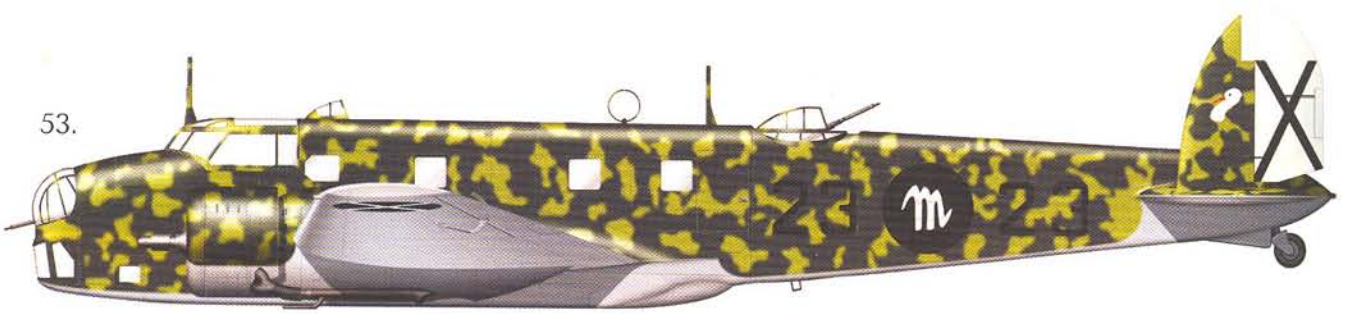
51.



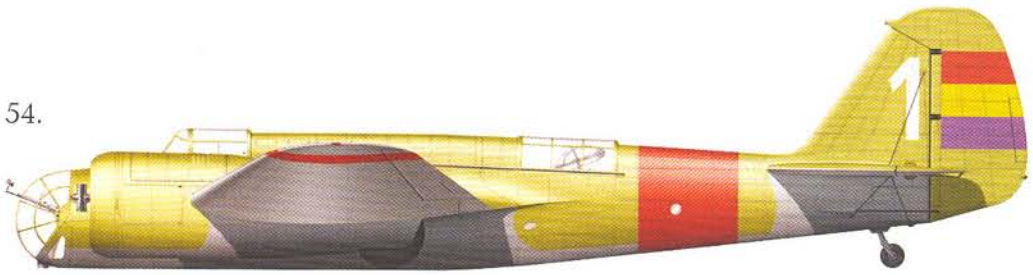
52.



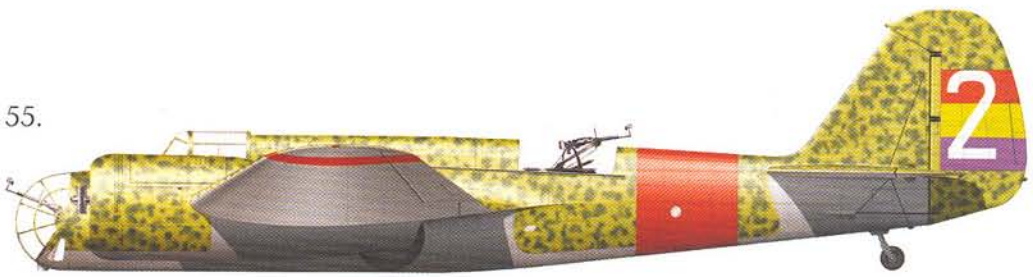
53.



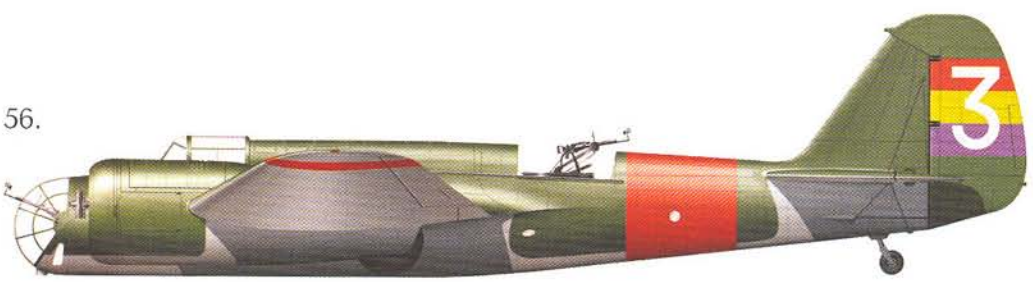
54.



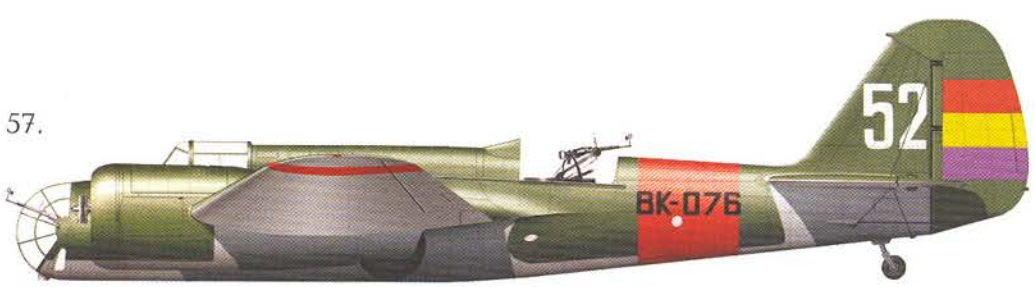
55.



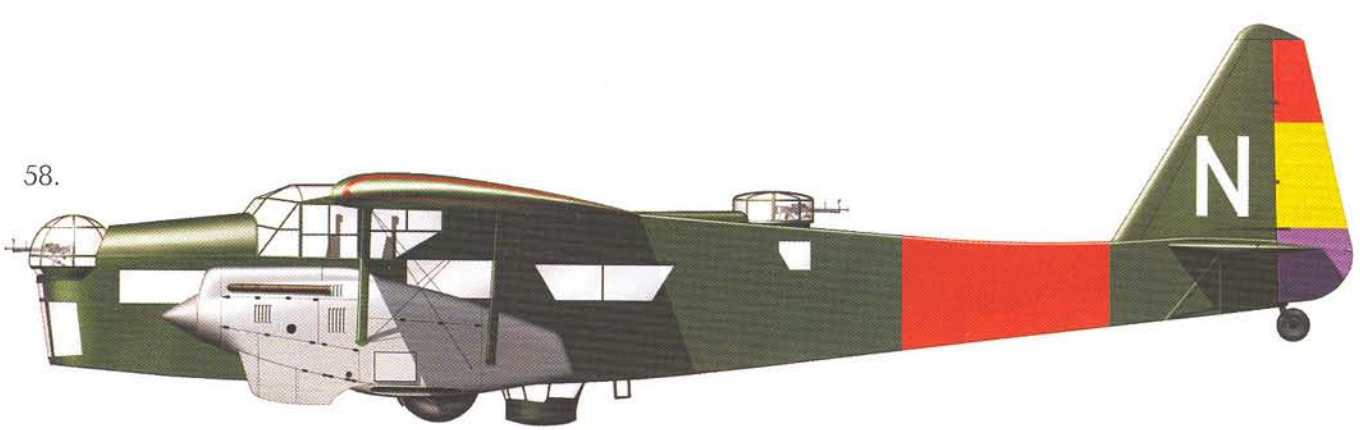
56.



57.



58.



59.



60.



61.



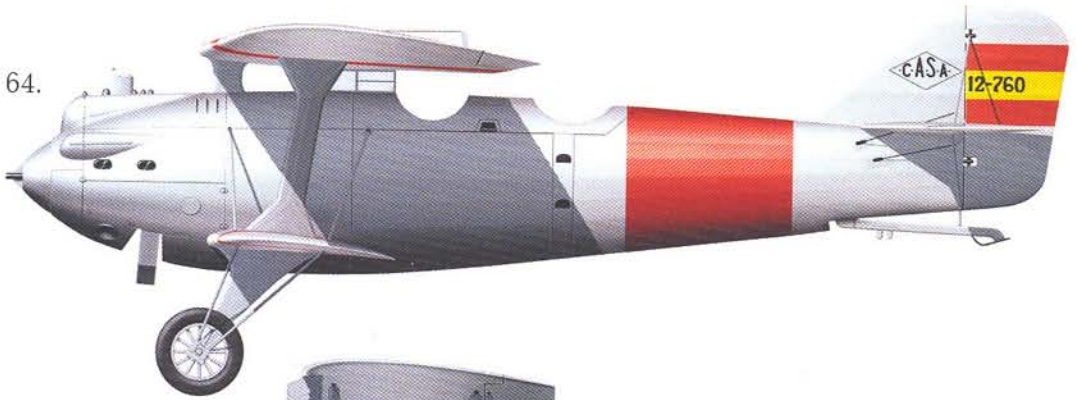
62.



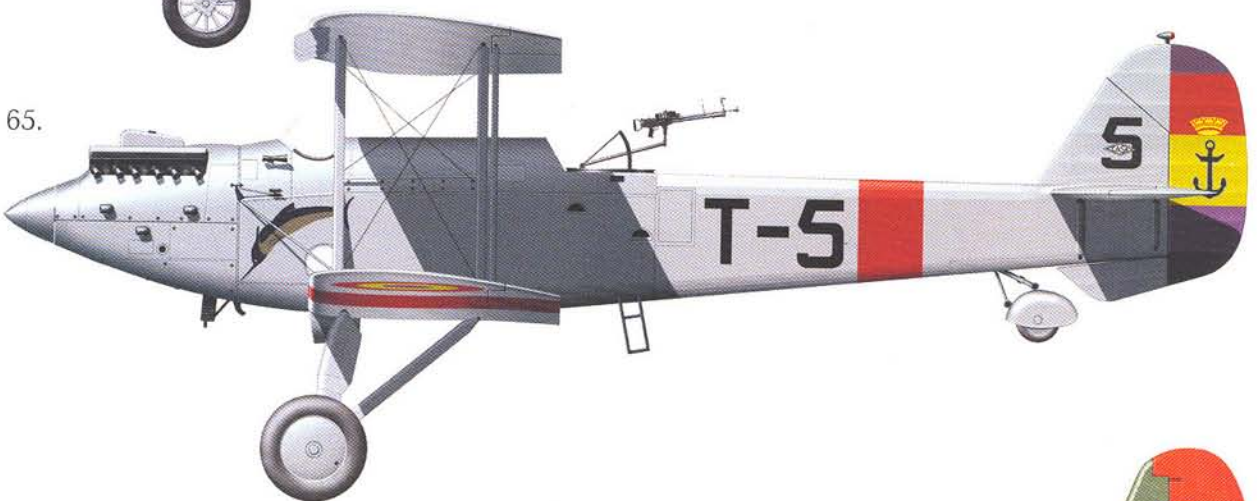
63.



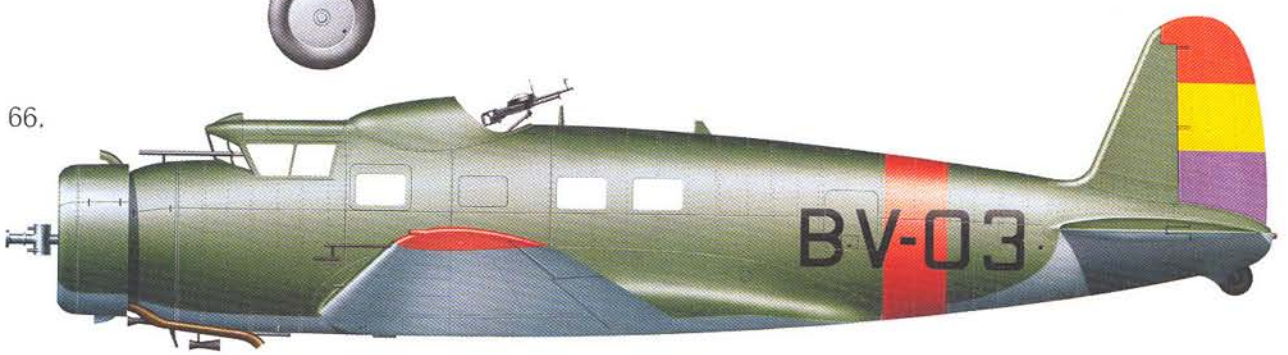
64.



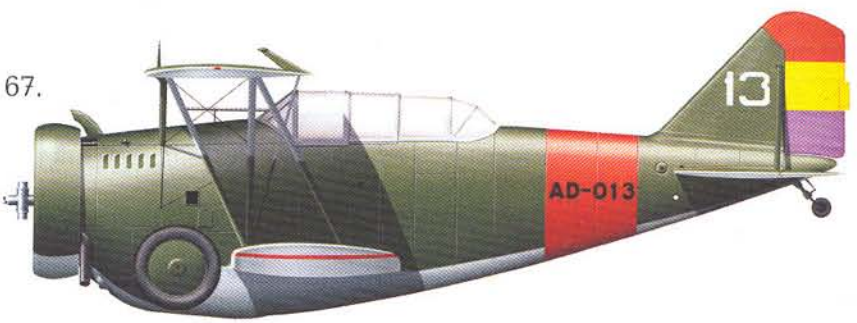
65.



66.



67.



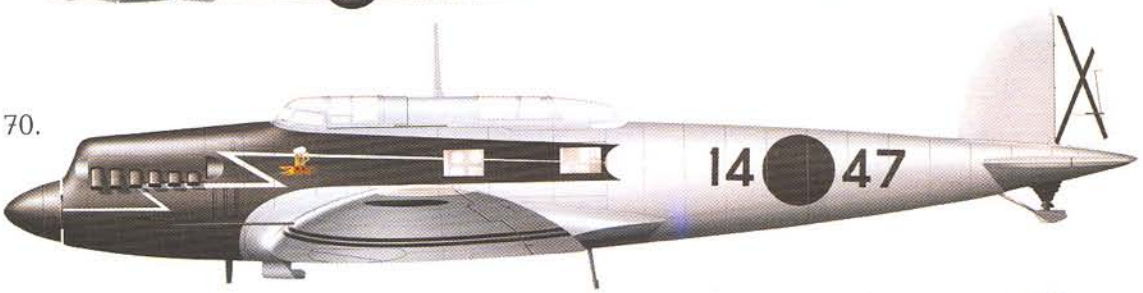
68.



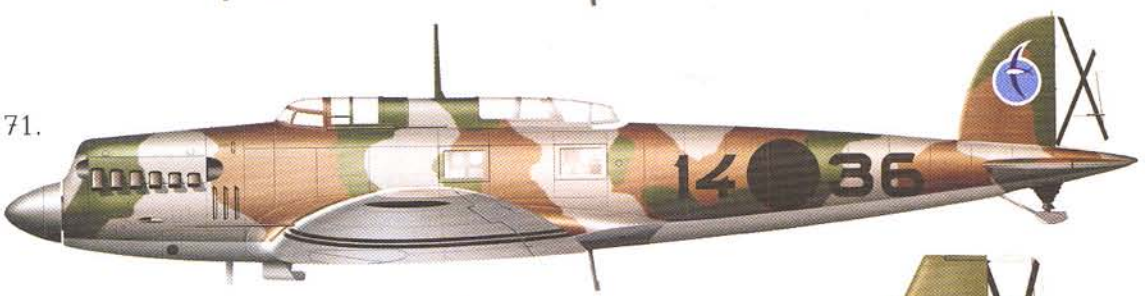
69.



70.



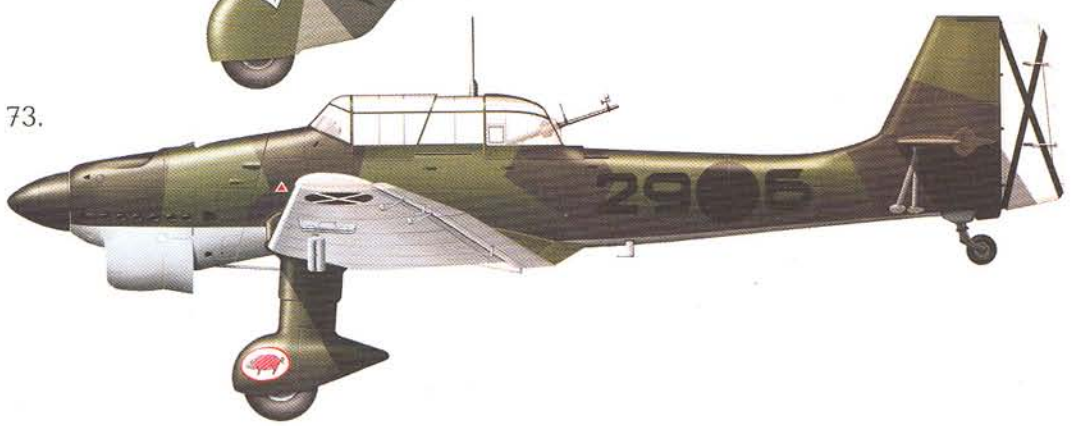
71.



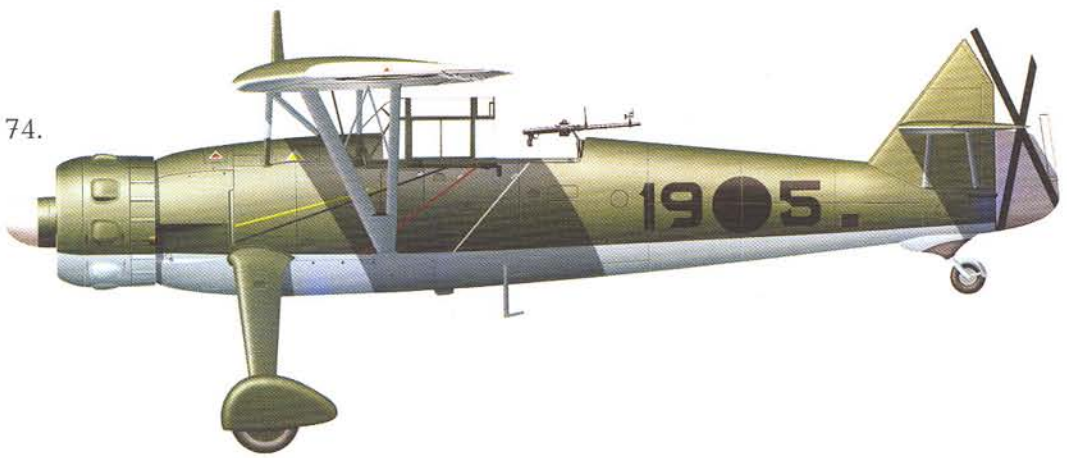
72.



73.



74.



75.



76.



77.



78.



79.



80.



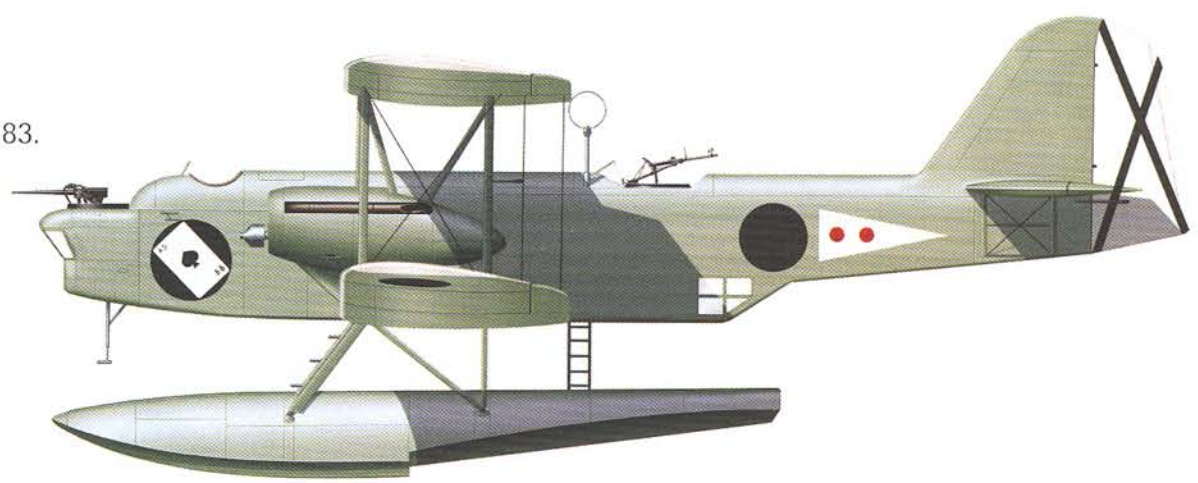
81.



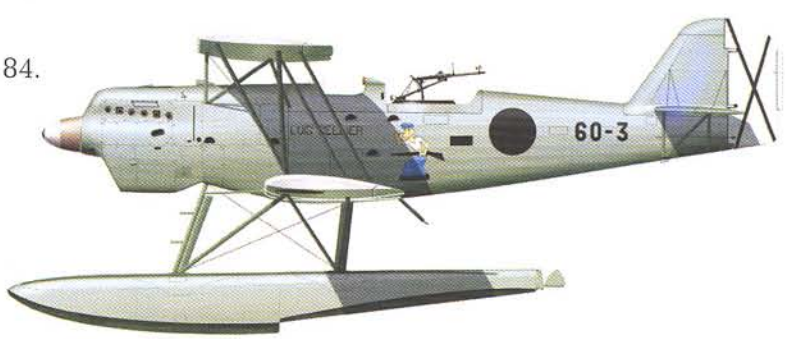
82.



83.



84.



ПОДПИСИ К ЦВЕТНЫМ ИЛЛЮСТРАЦИЯМ

1. **И-16 тип 6,**
из группы советских летчиков прикрывавших Картахену, 1937 г.
2. **И-16 тип 6,**
захваченный франкистами на СФ, осень 1937 г.
3. **И-16 тип 6,**
республиканские ВВС, осень 1937 г.
4. **И-16 тип 6,**
республиканские ВВС, осень 1937 г.
5. **И-16 тип 10,**
п-т Хосе Мария Браво (Jose Maria Bravo) — зам. командира группы № 21, осень 1938 г.
6. **И-16 тип 10,**
п-т Антонио Гарсиа Кано (Antonio Garcia Cano) — зам. командира 6-й аэ, осенью 1938 г. в воздушном бою самолет получил тяжелые повреждения, летчик был ранен, но сумел благополучно вернуться на аэродром, однако самолет восстановлению не подлежал и пошел на запчасти.

7. **И-15,**
п-т Френк Тинкер, весна 1937 г.
8. **И-15,**
п-т Евгений Антонов — командир 1-й аэ, осень 1937 г.
9. **И-15,**
п-т Ромуло Негрин Михайлов, 1938 г.
10. **И-15,**
4-я аэ, 1938 г.
11. **И-15,**
п-т Висенте Кастилё (Vicento Castillo), 1-я аэ, декабрь 1938 г.

12. **Hispano-Nieuport 52,**
аэродром Прат под Барселоной, июль 1936 г.
13. **Hispano-Nieuport 52,**
мадридское направление, осень 1936 г.
14. **Boeing 281 (P-26),**
мадридское направление, осень 1936 г.
15. **Hawker Fury,**
мадридское направление, осень 1936 г.
16. **Loire 46,**
мадридское направление, сентябрь 1936 г.

17. **Dewoitine D.371,**
мадридское направление, август 1936 г.
18. **Dewoitine D.371,**
группа № 71, 1938 г.
19. **Letov S-231,**
северный фронт, апрель 1937 г.
20. **Dewoitine D.510,**
группа № 71, 1938 г.
21. **И-15 бис,**
Франция, февраль 1939 г.

22. **Messerschmitt Bf 109 B-1,**
п-т Норберт Флегель (Norbert Flegel) аэ 2.J/88, СФ, 1937 г.
23. **Messerschmitt Bf 109 B-2,**
п-т Харро Хардер — командир аэ 1.J/88, 1937 г.
24. **Messerschmitt Bf 109 C-1 «NNWW»,**
п-т Херберт Шоб (Herbert Schob), 1938 г.
25. **Messerschmitt Bf 109 «Luchs»,**
п-т Вернер Мёльдерс — командир аэ 3.J/88, осень 1938 г.
26. **Messerschmitt Bf 109,**
аэ 1.J/88, 1939 г.
27. **Heinkel He 112,**
п-т Харро Хардер, J/88, 1938 г.
28. **Fiat G.50,**
экспериментальная группа Aviacion Legionaria, 1939 г.

29. **Fiat CR.32,**
24-я аэ, группа XVI Cucaracha
30. **Fiat CR.32,**
101-я аэ, группа X Baleari
31. **Fiat CR.32,**
отдельная аэ Frecce Aviacion Legionaria, 1938 г.
32. **Fiat CR.32,**
19-я аэ, группа XXIII Asso di Bastoni
33. **Fiat CR.32,**
п-т Хоакин Гарсиа Морато командир 2-G-3, 1937 г.

34. **Heinkel He 51,**
аэ 4.J/88, ноябрь1936 г.
35. **Heinkel He 51,**
п-т Харро Хардер — командир аэ 1.J/88, 1937 г.
36. **Heinkel He 51,**
п-т Адольф Галланд — командир аэ 3.J/88, весна 1938 г.
37. **Heinkel He 51,**
п-т Эдуард Нойман, аэ 3.J/88, 1937 г.
38. **Heinkel He 51,**
аэ 4.J/88, 1938 г.

39. **Heinkel He 111 «Pedro 4»,**
аэ 1.K/88, 1937 г.
40. **Heinkel He 111 «Pedro 7»,**
аэ VB/88, 1937 г.
41. **Heinkel He 111 «Pedro 9»,**
аэ 1.K/88, 1937 г.
42. **Heinkel He 111,**
аэ 1.K/88, 1937 г.
43. **Junkers Ju 86 D-1,**
аэ VB/88, 1937 г.

44. **Savoia-Marchetti SM.81,**
Aviacion Legionaria
45. **Savoia-Marchetti SM.81,**
Aviacion Legionaria

46. **Savoia-Marchetti SM.81,**
Aviacion Legionaria, самолет в ночь на 1.11.38 г. совершил посадку на республиканской территории.
47. **Savoia-Marchetti SM.81,**
группа 16-G-21, 1939 г.
48. **Caproni Ca.310,**
авиация испанских националистов, 1939 г.

49. **Savoia-Marchetti SM.79,**
Aviacion Legionaria, 1938 г.
50. **Savoia-Marchetti SM.79,**
Aviacion Legionaria, 1937 г.
51. **Savoia-Marchetti SM.79,**
Aviacion Legionaria, 1937 г.
52. **Savoia-Marchetti SM.79,**
Aviacion Legionaria, 1938 г.
53. **Fiat BR.20,**
230-я аэ, 1938 г.

54. **СБ-2М-100**
самолет в ходе войны достался националистам
55. **СБ-2М-100,**
самолет в ходе войны достался националистам
56. **СБ-2М-100,**
1-я аэ
57. **СБ-2М-100,**
самолет после войны достался националистам
58. **Potez 54,**
сбит в воздушном бою 18.08.36 г. на ЦФ

59. **Р-Зет,**
п-т Хосе Гомес Гомес, летнаб Хосе Пеиро Гонсалес, 3-я аэ, сентябрь 1937 г.
60. **Р-Зет,**
республиканские ВВС
61. **Р-Зет,**
республиканские ВВС
62. **Р-Зет,**
п-т Альфредо Сервера, к-р 3-й аэ
63. **Р-5ССС,**
ночная аэ

64. **Breguet XIX,**
республиканские ВВС
65. **Vickers Vildebeest,**
аэ «Красные крылья», август 1936 г.
66. **Vultee V-1A,**
группа № 72, 1938 г.
67. **Grumman GE-23,**
группа № 28, 5.02.39 г. самолет был уничтожен на аэродроме Вилажуйга.
68. **Grumman GE-23,**
самолет из состава группы прикрывавшей порт Картахена, 1938 г.

69. **Breda Ba.65,**
65-я аэ
70. **Heinkel He 70,**
аэ A/88, начало 1937 г.
71. **Heinkel He 70,**
группа 7-G-14
72. **Junkers Ju 87 A,**
аэ 5.J/88, 1938 г.
73. **Junkers Ju 87 B,**
группа K/88, 1938 г.
74. **Henschel Hs 126 A,**
аэ A/88, начало 1939 г.

75. **Heinkel He 45 «Elli»,**
аэ A/88, ноябрь 1937 г.
76. **Heinkel He 46,**
группа 3-G-11, северный фронт, 1937 г.
77. **Romeo Ro.37 bis,**
группа 4-G-12, 1937 г.
78. **Henschel Hs 123 A,**
звено Stuka 88, весна 1937 г.
79. **Aero A-101,**
группа 5-G-17, северный фронт, 1937 г.

80. **Junkers Ju 52,**
п-т Р. Фухс (R. Fuchs) — командир группы K/88, март 1937 г.
81. **Junkers Ju 52 «Sarinena»,**
группа 1-G-22, осень 1937 г.
82. **Dornier Do 17 P,**
аэ A/88, 1938 г.
83. **Heinkel He 59,**
аэ AS/88, 1937 г.
84. **Heinkel He 60 «Luis Cellier»,**
морская авиация испанских националистов, 1937 г.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

Российский Государственный военный архив:

Фонд 29, опись 34

1. Дело № 180. Материалы по отправке боевой техники в Испанию, 27.9.36-13.7.37 гг.
2. Дело № 183. Отчет о пребывании в Испании (журнал боевых действий ВВС), 8.11.36- 17.8.37 гг.
3. Дело № 184. Отчет о боевых действиях ВВС в Испании, 28.10.36-1.4.37 гг.
4. Дело № 187. Переписка по /«Х»/ боевым действиям в Испании, ч. 1, 25.12.36-28.5.37 гг.
5. Дело № 188. Переписка по /«Х»/ боевым действиям в Испании, ч. 2, 25.12.36-28.5.37 гг.
6. Дело № 190. Учетные данные по материалам Испании, 31.10.36-1.1.39 гг.
7. Дело № 192. Рукопись книги «Действия ВВС в Испании», ч. 2, 7.36- 3.39 гг.
8. Дело № 194. Дневник боевых действий ВВС в Испании, 1.2.37-22.4.37 гг.
9. Дело № 195. Дневник боевых действий ВВС в Испании, 22.4.37-31.12.37 гг.]
10. Дело № 197. Переписка 1-го отдела по «Х» боевым действиям ВВС в Испании, 15.02.37-15.12.37 гг.
11. Дело № 224. Стенограммы, доклады и выводы из боевых действий ВВС в Испании, 15.4.37-28.5.37 гг.
12. Дело № 240. Стенограммы и выводы по Испании, ч. 1, 8.2.37-15.4.37 гг.
13. Дело № 244а. Стенограммы и выводы докладов по Испании, ч. 1, 2.7.37-14.8.37 гг.
14. Дело № 246. Брошюра «Опыт боевого использования ВВС в Испании», 31.7.37 г.
15. Дело № 249. Тактико-технические данные самолетов СССР, 21.02.37-1.12.37 гг.
16. Дело № 256. Доклады политработников по ВВС Республиканской Испании, 21.12.37-11.4.39 гг.
17. Дело № 257. Брошюра «Эксплуатационно-техническая служба истребительной авиации республиканских ВВС Испании», 26.4.38 г.
18. Дело № 258. Отчет Суворова о пребывании в Испании, 1.1.38-1.7.38 гг.
19. Дело № 259. Брошюра «Боевое использование ВВС в последний период войны в Испании», 1938 г.
20. Дело № 261. Брошюра «Боевая живучесть самолетов во время войны в Испании» (доклад Шарапова и ст. инженера Алексеева), 1938 г.
21. Дело № 269. Ежедневный учет боевых действий ВВС в Испании, 1.1.38-31.12.38 гг.
22. Дело № 271. 50 индивидуальных докладов лиц, работавших в спецкомандировке — Испания, 1938 г.
23. Дело № 280. Доклады и выводы по «Иксу» (Испания), 1.1.38-1.10.38 гг.
24. Дело № 282. Материалы по внедрению опыта ВВС в «Иксе» (Испания), 15.3.38-4.9.38 гг.
25. Дело № 284. Учетные данные по личному составу ВВС в «Иксе» (Испании), 20.1.38-31.12.38 гг.
26. Дело № 288. Индивидуальные доклады лиц прибывших из спецкомандировки — Испания, 10.11.38 г.
27. Дело № 289. 17 индивидуальных докладов лиц прибывших из спецкомандировки — Испания, 16.11.38 г.
28. Дело № 290. 7 индивидуальных докладов лиц прибывших из спецкомандировки — Испания, 16.12.38 г.
29. Дело № 319. Брошюра «Боевое использование ВВС в последний период войны в Испании», 1938-1939 гг.
30. Дело № 352. Учет боевых действий ВВС в Испании, 1.1.39-1.2.39 гг.
31. Дело № 354. Донесения и оперативные сводки 1-й авиационной группы по боевым действиям авиации в МНР, 12.7.39-21.7.39 гг.
32. Дело № 358. Переписка м-ра Прянишникова по вопросам Испании, 2.1.39-7.5.39 гг.
33. Дело № 373. Доклады и выводы по материалам исполнителя м-ра Прянишникова по вопросам Испании, 4.1.39-9.6.39 гг.

Фонд 29, опись 35

34. Дело № 66. Постановления Совета труда и обороны за 1936 г.
35. Дело № 84. Переписка об авариях, поломках и испытаниях новых образцов боевой техники ВВС, 1.1.38-31.12.38 гг.
36. Дело № 87. Спецсообщения Особого отдела ГУГБ об авариях и катастрофах в частях ВВС, 15.1.39-31.12.39 гг.
37. Дело № 106. Спецсообщения НКВД, 2.1.40-9.5.41 гг.

Фонд 29, опись 38

38. Дело № 32. Войсковые испытания самолета И-16 с М-25, 1.1.36-31.12.36 гг.
39. Дело № 90. Отчет об испытании самолета И-16, 1937 гг.
40. Дело № 113. Отчет об испытании серийного самолета СБ, 1937 г.
41. Дело № 116. Отчет об испытании серийного самолета И-16, 1937 г.
42. Дело № 128. Отчет об испытании модифицированного самолета СБ-2М100, 1937 г.
43. Дело № 134. Отчет о войсковых испытаниях самолета И-16, 1937 г.
44. Дело № 212. О госиспытании 4-х пулеметного серийного самолета И-16, 1939 г.

Фонд 29, опись 47

45. Дело № 490. Переписка с НКО, РУ РККА и округами о политико-моральном состоянии лиц, отправляемых в заграничную командировку, об их перемещении и увольнении, 2.1.37-31.12.37 гг.
46. Дело № 492. Переписка с НКО, РУ РККА и округами о политико-моральном состоянии лиц, отправляемых в заграничную командировку, об их перемещении и увольнении, 2.1.37-31.12.37 гг.
47. Дело № 573. Списки комначсостава ВВС, 1.7.38-31.12.38 гг.
48. Дело № 599. Переписка с РУ РККА о кадрах находящихся в загранкомандировках; списки командированных, 2.1.38-31.12.38 гг.
49. Дело № 605. Переписка со штабом ВВС РККА и округами о награждении личного состава ВВС; списки награждаемых, 2.1.38-31.12.38 гг.
50. Дело № 609. Переписка с военными округами о назначении личного состава ВВС на должности; списки личного состава, 2.1.38-31.12.38 гг.
51. Дело № 616. Списки начсостава прибывших из спецкомандировок, 1.1.38-31.12.38 гг.
52. Дело № 619. Списки начсостава прибывших из спецкомандировок, 1.1.38-31.12.38 гг.
53. Фонд 29, опись 54 Дело № 111 Акты и доклады о результатах инспектирования истребительной авиации ВВС РККА, 13.11.38-31.12.38 гг.
54. Фонд 29, опись 76, дело 1042. Доклады ВС ВВС об итогах испытаний самолета И-153, 1939 г.

Фонд 32113, опись 1

55. Дело № 346. Характеристики и именные списки личного состава 22 истребитель-

ного авиационного полка, представленных к Правительственным наградам за бои в районе р. Халхин-Гол, 6.39-11.39 гг.
56. Дело № 347. Характеристики и именные списки личного состава 70 истребительного авиационного полка и 103 авиабазы, представленных к Правительственным наградам за бои в районе р. Халхин-Гол, 6.39-11.39 гг.
57. Дело № 486. Журнал учета боевых действий 22 авиаполка ВВС Группы, 27.5.39-27.7.39 гг.
58. Дело № 487. Журнал учета боевых действий 22 авиаполка ВВС Группы, 28.7.39-15.9.39 гг.
59. Дело № 488. Журнал учета боевых действий 70 авиаполка ВВС Группы, 16.5.39-22.7.39 гг.
60. Дело № 489. Журнал учета боевых действий 70 авиаполка ВВС Группы, 23.7.39-26.9.39 гг.

Фонд 35082, опись 1а

61. Дело № 2. Дневник боевых действий республиканской авиации в Испании, 1.9.36-31.12.37 гг.
62. Дело № 5. Сборник информационных документов о боевых действиях истребительной авиации в Испании, 10.10.36-25.2.37 гг.
63. Дело № 14. Доклады инженеров Стоклицкого и Зайцева о состоянии авиапромышленности, производстве снарядов в Испании, производстве стрелкового оружия; сведения о патронных заводах в Центральной Испании; отчет инженера Лейтнера о дефектах моторов АМ-34, М-25; сводная таблица о состоянии республиканской авиации; сводка по автобронетанковой промышленности и др. 1937 г.
64. Дело № 15. Доклады советских советников об организации, составе и вооружении республиканской армии, 2.37-9.37 гг.
65. Дело № 16. Доклады советских советников Сергеева, Тыкина о боевых действиях республиканской артиллерии, авиации и зенитной артиллерии противника и республиканских войск; схемы расположения ПВО, 4.3.37-23.1.38 гг.
66. Дело № 19. Доклады советского советника Шпилевского о боевых действиях республиканской авиации, применении артиллерии и танков в гражданской войне в Испании; сведения о положении в интернациональных бригадах; штаты войск связи в республиканской армии, 6.37-9.37 гг.
67. Дело № 26. Информационные бюллетени, сводки штаба республиканской армии, доклады советских советников о боевой деятельности республиканской авиации, военно-политическая обстановка в Каталонии, создании современной артиллерии в республиканской армии; протоколы допросов пленных и др. документы (на русском и испанских языках), 1.37-2.37 гг.
68. Дело № 38. Сборник информационных документов о боевых действиях республиканской авиации, 1.12.37-2.1.38 гг.
69. Дело № 39. Сборник информационных документов о боевых действиях скоростной бомбардировочной авиации в Испании, 1937-1938 гг.
70. Дело № 49. Дневник боевых действий авиации республиканской армии, 1.1.38-31.12.38 гг.
71. Дело № 55. Доклад советского советника Николаева об эксплуатации материальной части зенитной артиллерии в республиканской армии, 1939 г.
72. Фонд 35083, опись 1, дело 110. Сведения штаба о боевой работе артиллерии, авиации и танков. 1938 г.

Литература:

73. Ариас А. В огненном небе, Минск, 1988.
74. Бодрихин Н. Советские асы, М., 1998.
75. Болотин Д.Н. Советское стрелковое оружие, М., 1990.
76. Ботин М. За свободу Испании, М., 1986.
77. Вершинин К.А. Четвертая воздушная, М., 1975.
78. Вместе с патриотами Испании, Киев, 1976.
79. Герои — интернационалисты, М., 1991.
80. Герои Советского Союза, М., 1987-88.
81. Голубев В.Ф. Крылья крепнут в бою, Ленинград, 1984.
82. Григорьев Г. Две звезды, М., 1970.
83. Гусев А.И. Гневное небо Испании, М., 1973.
84. Захаров Г.Н. Я — истребитель, М., 1985.
85. Идальго де Сиснерос Игнасио, Меняю курс, М., 1967.
86. Кожедуб И. Верность отчизне, М, 1971.
87. Кольцов М. Испания в огне, М., 1987.
88. Кондрат Е.Ф. Достался нам век неспокойный, М., 1978.
89. Костенко Ф.А. Корпус крылатой гвардии, М., 1974.
90. Кузнецов Н.Ф. Фронт над землей, М., 1970.
91. Лёвин А.А. Перебитые крылья, М., 1994.
92. Ленинградцы в Испании, Ленинград, 1989.
93. Майский И.М. Испанские тетради, М., 1962.
94. Мероньо Ф. В небе Испании, М., 1975.
95. Мы — интернационалисты, М., 1986.
96. Новиков А.А. В небе Ленинграда, М, 1970.
97. Под знаменем испанской республики, М., 1965.
98. Поэма о крыльях, М., 1988.
99. Прачик И.А. Фронтовое небо, М., 1984.
100. Престон П. Франко, М., 1999.
101. Руденко С.И. Крылья победы, М., 1976.
102. Румянцев Н.М. Герои Халхин-Гола, М., 1989.
103. Рыбалкин Ю. Операция «Х», М., 2000.
104. Рытов А.Г. Рыцари пятого океана, М., 1968.
105. Семенов А.Ф. На взлете, М, 1969.
106. Семенов Г.К. Испанский закал, Харьков, 1969.
107. Семенов Г.К. Дорогие мои харьковчане, Харьков, 1984.
108. Семенов Г.К. Пароль — «Испания», Харьков, 1976.
109. Семенов Г.К. От Эбро до Халхин-Гола, Харьков, 1989.
110. Скоморохов Н. Боем живет истребитель, М., 1975.
111. Смирнов Б.А. Небо моей молодости, М., 1990.
112. Сориа Ж. Война и революция в Испании, М., 1987.
113. Стефановский П.М. Триста неизвестных, М., 1973.
114. Хосе-Володя, М., 1968.
115. Шевчук В.М. Командир атакует первым, М., 1980.
116. Шингарев С. «Чатос» идут в атаку, М., 1971.
117. Abellan Agius Estanislao, Los cazas sovieticos en la guerra aerea de Espana 1936-1939, Madrid, 1999.
118. Arraez Cerda Juan, L'aviation de chasse de la republique Espagnole 1936/1939, Boulogne, 1995.
119. Arraez Cerda Juan, Les Messerschmitt Espagnols, Boulogne, 1997.
120. Corum J.S. The Luftwaffe. Creating the Operational Air War 1918-1940, Kansas, 1997.
121. Emiliani A., Ghergo G. F. Wings over Spain, Milano, 1997.
122. Emiliani A., Ghergo G. F., Vigna A., La aviacion Legionaria Espana 1936-39, Milano, 1973.
123. Enciclopedia de la aviacion militar Espanola N 10, Valladolid, 2001.
124. Enciclopedia de la aviacion militar Espanola N 12, Valladolid, 2001.
125. Howson G., Aircraft of the Spanish Civil War 1936-39, Great Britain, 1990.
126. Laureau P. Legion Condor, Great Britain, 2000.
127. Mombeek E. Jagdwaffe. The Spanish civil war, Great Britain, 1999.
128. Molina Franco Lucas, Heinkel He 60, Valladolid, 2000.
129. Molina Franco Lucas, Henschel Hs 123, Valladolid, 2000.
130. Molina Franco Lucas, Heinkel He 70, Valladolid, 2001.
131. Mirando J., Mercado P. American and Soviet Airplanes, Spain, 1988.
132. Mirando J., Mercado P. Aviones en la guerra civil Espanola 1936/1939, Espana,1999.
133. Obermaier E., Held W. Jagdflieger Oberst Werner Molders, Stuttgart, 1993.
134. Ries K., Ring H. The Legion Condor, West Chester, 1992.
135. Salas Larrazabal Jesus Air war over Spain, London, 1974.
136. Skotnicki M., Nowakowski T., Zalewski K. Legion Condor, Warszawa, 1994.
137. Stapfer H-H. Polikarpov Fighters in action Pt. 1, Carrolton, 1995.
138. Stutzer H. Die Deutschen Militarfluzeuge 1919-1934, Augsburg, 1994.
139. Tinker F. G. Some Still Alive, London, 1938.
140. Weal J. Junkers Ju 87, London, 1997.

Другие источники:

141. Приложение к письму в/ч 61379, исх. 24/26-п от 1.06.2000 г.

Для написания раздела «Самолёты противоборствующих сторон» дополнительно использовались следующие источники:

142. Гордон Е., Зенкин В., Титов В., И-5, И-15,. И-15 бис, М., 1992.
143. Итальянские гражданские и военные самолеты, 1930-1945, Авиационный сборник № 5, часть 1 и 2, выпуск отделения научно-технической информации ЦАГИ, М., 1996.

144. Котельников В., Бомбардировщики второй мировой войны 1939-1945, № 3 и № 4, М., 1994.
145. Котельников В., Истребители второй мировой войны 1939-1945, № 1 и № 2, М., 1994.
146. Котельников В., Летающие лодки второй мировой войны 1939-1945, № 9, М., 1996.
147. Котельников В., Поплавковые самолеты второй мировой войны 1939-1945, № 10, М., 1996.
148. Котельников В., Самолеты поля боя второй мировой войны 1939-1945, № 7 и № 8, М., 1995.
149. Маслов М., Истребитель И-15 курносый забияка, М., 2001.
150. Маслов М., Истребитель И-16, М., 1997.
151. Маслов М., Самолеты-разведчики Р-5 и Р-Z, М., 2000.
152. Шавров В.Б., История конструкций самолетов в СССР до 1938 г., М., 1986.
153. Шавров В.Б., История конструкций самолетов в СССР 1938-1950 г.г., М., 1978.
154. Baczkowski W., Wloskie samoloty wojskowe 1936-1945, Warszawa, 1999.
155. Enzyklopadie der Flugzeuge, Augsburg, 1996.
156. Ledwoch J., Skupiewski A., Messerschmitt Bf 109, Gdansk, 1994.
157. Luranc Z., Henschel Hs 126, Gdansk, 1997.

Журналы:

Авиамастер, № 1, 2. 1997.
Авиация, № 5, (№ 1. 2000).
Авиация и время, № 1, 2. 2000.
Авиация и Космонавтика, № 5 1993.
Крылья Родины, № 10, 11. 1988, № 6, 8, 9. 1989.
История СССР, № 4. 1970.

ИСТОЧНИКИ ФОТОГРАФИЙ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ В КНИГЕ

На обложке:

коллаж фотографий из архивов семьи Буряк и Juan Arraez Cerda.

В заглавиях глав:

«1936 год» — архив газеты «Красная Звезда».
«Боевые действия в Центральной Испании с января по октябрь 1937 года», «Боевые действия на Северном фронте в 1936-37 гг.» — архив газеты «Красная Звезда».
«Боевые действия с ноября 1937 года по ноябрь 1938 года» — РГАКФД.
«Падение Каталонии, окончание войны» — архив Angelo Emiliani.

На вклейке:

Архив Олега Антонова: фотографии № 47-55.
Архив семьи Барахтаевых: фотография № 31.
Архив семьи Буряк: фотографии № 59-72.
Архив Михаила Маслова: фотографии № 23, 24.
Архив Геннадия Петрова: фотографии № 18, 44, 46.
Архив Juan Arraez Cerda: фотографии № 1, 2, 4, 27, 40, 41, 43, 56, 58, 80, 81, 88.
Архив Angelo Emiliani: фотографии № 14, 16, 19, 28, 32, 38, 39, 42, 45, 73, 74, 86, 87.
Molina Franco Lucas, Heinkel He 60: фотография № 25.
Molina Franco Lucas, Henschel Hs 123: фотография № 26.
Revista Espanola de Historia Militar: фотографии № 10, 12, 13, 20, 33, 35, 57, 85.
Enciclopedia de la aviacion militar Espanola: фотографии № 6-9, 11, 29, 34, 36, 37, 78, 83, 83, 84.
Архив газеты «Красная Звезда»: фотографии № 75, 79.
РГАКФД: фотографии № 3, 5, 21, 22, 30.
РГВА: фотографии № 15, 17, 76, 77, 82.

В приложении 18:

Архив Олега Антонова: Еременко И.Т.; Антонов Е.С.
Архив семьи Барахтаевых: Минаев А.В.
Архив семьи Буряк: Буряк И.М. (слева) и неизвестный советский летчик.
Гусев А.И. Гневное небо Испании, М., 1973: Панфилов И.А.; Соборнов Г.А.; Шубин Г.М.
Захаров Г.Н. Я — истребитель, М., 1985: Слева направо: Агафонов П.Е., Захаров Г.Н., Артемьев Н.С.
Лавриненков В.Д. Возвращение в небо, М., 1974: Шестаков Л.Л.
Новиков А.А. В небе Ленинграда, М, 1970: Поляков С.Н.
Семенов А.Ф. На взлете, М, 1969: Пузейкин В.В.; Хлусович И.М.
Смирнов Б.А. Небо моей молодости, М., 1990: Бутрым П.П.; Иванов Н.С.; Лоскутов А.В.; Минаев А.Е.
Стефановский П.М. Триста неизвестных, М., 1973: Плетюхин А.В.
Шингарев С. «Чатос» идут в атаку, М., 1971: Годунов В.А.; Демидов Н.Ф.; Евсевьев И.И.; Захаров Г.Н.; Плещенко Г.П.; Плыгунов С.Г.; Рыбкин Л.Г.; Сидоренко А.И.; Соболев Н.Г.; Ухов В.П.; Якушин М.Н.; Ярошенко Я.С.
Архив газеты «Красная Звезда»: Герасимов Н.С.; Грицевец С.И. (слева) и Гусев А.И., Халхин-Гол, август 1939 г.; Гусев А.И. (в центре) на КП. Халхин-Гол, август 1939 г.; Ерлыкин Е.Е.; Колесников К.И.; Копец И.И.; Коробков П.Т.; Лакеев И.А.; Принятие военной присяги в ЛВО. Комбриг И.И. Копец — подписывает текст присяги. Справа Е.С. Птухин. 23.2.39 г.; Серов А.К.; Смирнов Б.А.; Смирнов Б.А. (слева) и Смирнов В.С. Халхин-Гол, август 1939 г.; Справа налево: Степанов А.М., Степанов Е.Н., Коробков П.Т., Халхин-Гол, август 1939 г.; Степанов Е.Н.; Хованский И.А.; Шмельков Н.И.;
Архив музея современной истории России: Бочаров В.М.; Ковтун К.И.; Рычагов П.В.; Тархов С.Ф.; Туржанский Б.А.
РГАКФД: Баланов Н.Ф.; Денисов А.А.; Денисов С.П.; Жердев Н.П.; Зайцев А.А.; Иванов П.М.; Кустов В.П.; Панов А.Б.; Прокопенко Г.Н.; В центре: Пумпур П.И., слева Денисов С.П., справа Баланов Н.Ф. Москва, весна 1937 г.; Семенов А.Ф.; Федосеев М.А.; Черных С.А.; Шевцов П.Ф.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

а/к — авиа катастрофа
АБ — авиационная бригада
АД — авиационная дивизия
аэ — авиационная эскадрилья
б/в — боевой вылет
б/к — батальонный комиссар
б/н — бортовой номер
БВО — Белорусский военный округ
в/б — воздушный бой
ВВА — Военно-воздушная академия
ВВС — Военно-воздушные силы
ВЛТШ — Высшая летно-тактическая школы
ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение, связь
врио — временно исполняющий обязанности
ВФ — Восточный фронт
Гв. — гвардейский
ГСС — звание «Герой Советского Союза»
ГУБП — главное управление боевой подготовки
д/к — дивизионный комиссар
ж/д — железнодорожный
з/н — заводской номер
ЗА — зенитная артиллерия
ЗабВО — Забайкальский военный округ
ЗакВО — Закавказский военный округ
зам. — заместитель
и/вдс — инструктор воздушно десантной службы
и/тп — инструктор по технике пилотирования
ИАБ — истребительная авиационная бригада
ИАД — истребительная авиационная дивизия
ИАК — истребительный авиационный корпус
ИАП — истребительный авиационный полк
ИАЭ — истребительная авиационная эскадрилья
к/б — комбриг
к/г — командир группы
к/д — комдив
к/з — командир звена
к/о — командир отряда
к/э — командир эскадрильи
КБФ — Краснознаменный Балтийский флот Военно-Морских Сил РККА
КВО — Киевский военный округ
к-н — капитан
КП — командный пункт
к-р — командир
КУКС — Курсы усовершенствования командного состава
л/и — летчик-инструктор
ЛБАБ — легко-бомбардировачная авиационная бригада
ЛВО — Ленинградский военный округ
летнаб — летчик-наблюдатель
ЛИ — летная инспекция
л-к — летчик
л-т — лейтенант
ЛФ — Левантский фронт
ЛШАЭ — легкая штурмовая авиационная эскадрилья
м/л — младший летчик
МВО — Московский военный округ
МЗО — медаль «За отвагу»
м-р — майор
н/б — налет боевой
н/о — налет общий
н/ш — начальник штаба
НИИ — научно-исследовательский институт
н-к — начальник
о-в — остров
ОЗ — опознавательные знаки
ОИАО — отдельный истребительный авиационный отряд
ОКДВА — отдельная краснознаменная дальневосточная армия
ОКЗ — орден Красного Знамени
ОКЗв — орден Красной Звезды
ОЛ — орден Ленина
п/к — полковой комиссар
п/п-к — подполковник
п-к — полковник
п-т — пилот
пом. — помощник
РККА — Рабоче-крестьянская красная армия
РУ — Разведовательное управление
с/а — старший адъютант
с/л — старший летчик
с/п — самолето-пролет
САБ — смешанная авиационная бригада
САД — смешанная авиационная дивизия
САК — смешанный авиационный корпус
СБАЭ — скоростная бомбардировочная авиационная эскадрилья
ст. л-т — старший лейтенант
ст-на — старшина
ТБАБ — тяжело-бомбардировочная авиационная бригада
ТБАЭ — тяжело-бомбардировочная авиационная эскадрилья
ТОФ — Тихоокеанский флот Военно-Морских Сил РККА
ф/ш — флаг-штурман
ХВО — Харьковский военный округ
ЦФ — Центральный фронт
ч. — час
ЧП — чрезвычайное происшествие
ЧФ — Черноморский флот Военно-Морских Сил РККА
ш/э — штурман эскадрильи
ШАБ — штурмовая авиационная бригада
ШАП — штурмовой авиационный полк
ЭФ — Эстремадурский фронт
ЮФ — Южный фронт

1936 г.

Республиканские самолеты



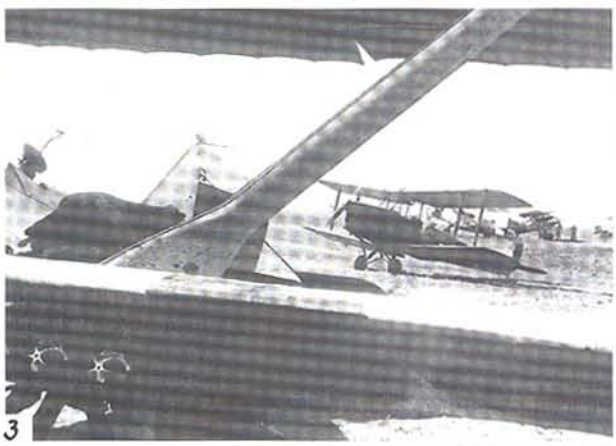
1

Hispano-Nieuport 52



2

Французский летчик-доброволец Victor Veniel с испанцем-механником перед Loire 46, аэродром Барахас



3

Самолеты аэ "Красные крылья"



4

Hawker Fury



5

Гражданский "Фоккер", переделанный республиканцами в бомбардировщик, готовится к налету на Сарагосу



6

He 45



7

Ro.37bis



8

Ju 52



9

He 46



10

He 51



11

Fiat CR.32



12



13



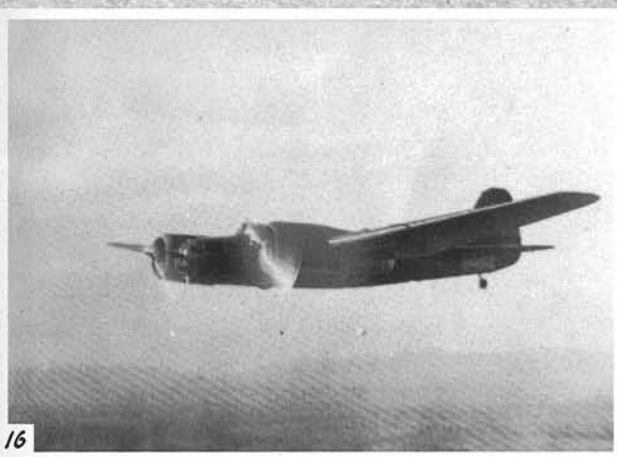
14

И-15 готовится к запуску двигателя



15

Два авто стартера возле одного И-15 — не редкая картина на республиканских аэродромах



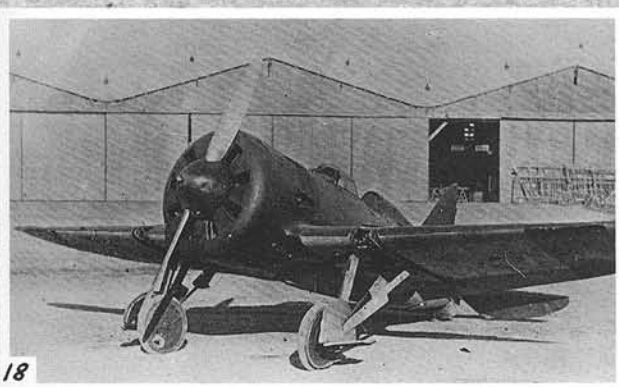
16

СБ в полете

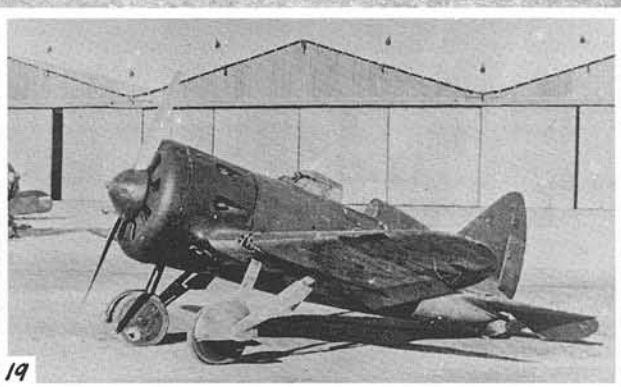


17

Торчащие из крыла Р-5 ССС стволы ШКАСов



18



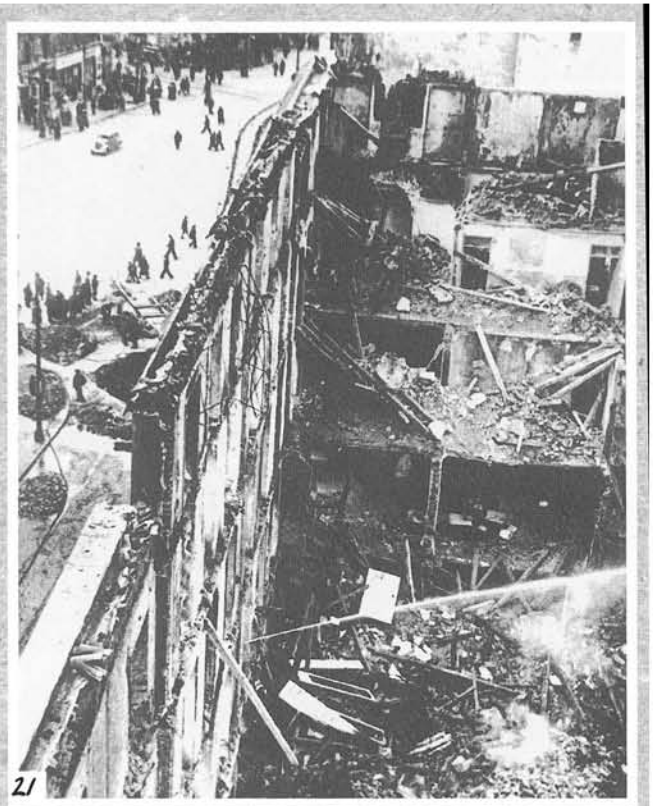
19

Две фотографии одного И-16 доставшегося в качестве трофея националистам (вероятно самолет В. Бочарова)



20

Так называемый "голубой патруль" националистов, слева направо: Нарсисо Бермудес де Кастро (Narciso Bermudez de Castro) 4 победы; Хоакин Гарсия Морато (Joaquin Garcia Morato) 40 побед; Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа (Julio Salvador Diaz-Benjumea) 24 победы



21

Результаты "работы" в Мадриде франкистских бомбардировщиков



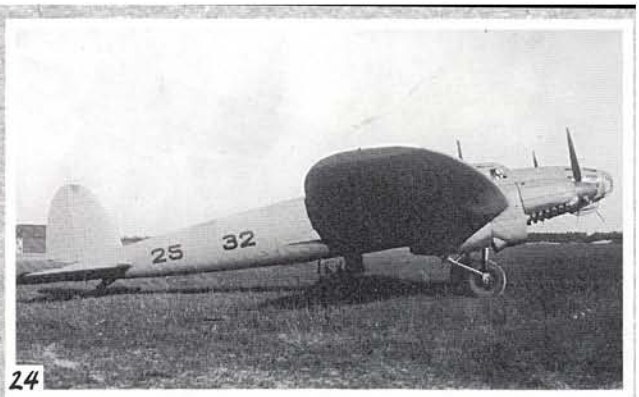
22

Построение личного состава первой советской эскадрильи И-16



23

Трофейный He 51 (севший на республиканской территории 25.02.1937 г.) на испытаниях в СССР



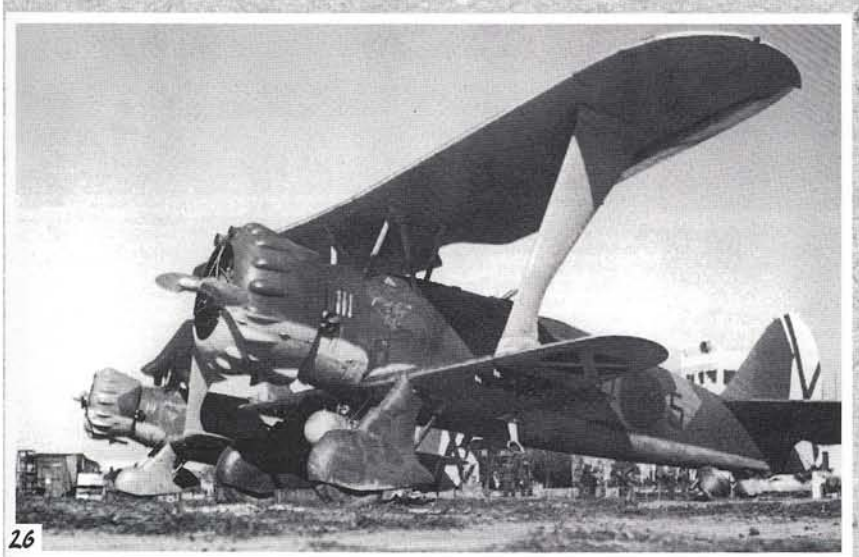
24

Трофейный He 111, совершивший 17.12.37 г. посадку на республиканской территории



25

He 60, 60-3
"Luis Cellier", Мелилья



26

HS 123
из состава VJ/88
"Легиона Кондор"



27

И-16



28

Р-Зет



29

Вид на аэродром на о. Майорка после налета СБ



30

Допрос пленного немецкого летчика R. Rucker



31

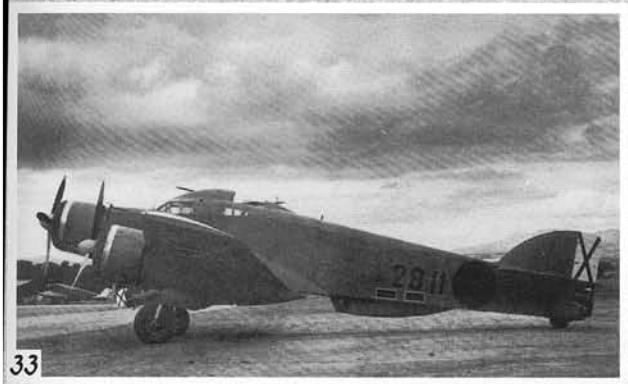
Получивший ранение в воздушном бою Алексей Минаев на лечении в Барселонском госпитале



32

Испанские пилоты возле И-15

Новые типы бомбардировщиков франкистов, появившиеся в Испании в первой половине 1937 года



33

SM. 79



34

Fiat BR.20



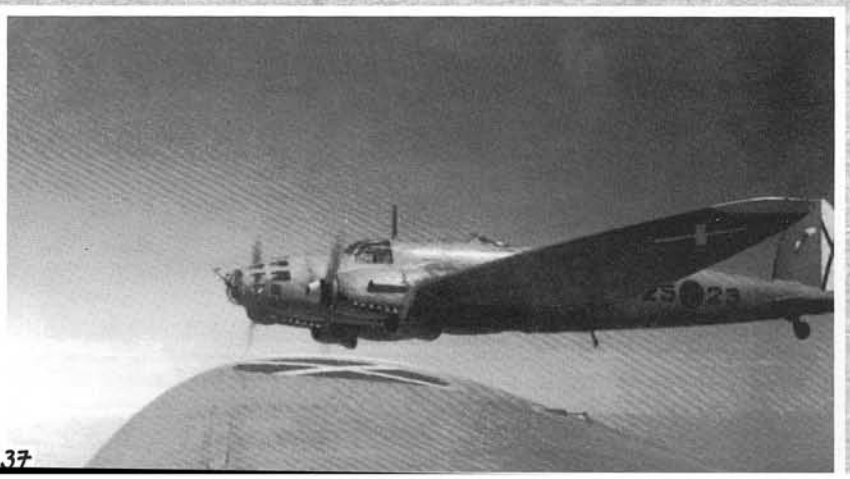
35

Do 17



36

Ju 86



37



38

И-15



39

Два пилота 2-й аэ И-15 получают задачу от командира. Аэродром Ла Апаресида .



40

И-16 тип 6, из группы советских летчиков прикрывавших Картахену



41

Испанские пилоты возле УТИ-4



42

Летный и технический состав 4-й аэ Р-Зет



43

Неудачная посадка И-16 б/н СМ-011 в летной школе Эль Кармоли



44

СБ, доставшийся франкистам в качестве трофея



45

Р-Зет командира 3-й аэ А. Сервера



46

Сбитый И-16
(вероятно самолет Г.Хозяинова)

Фотографии из архива О.Е.Антонова



47

Е.Антонов у своего командирского И-15


48

Командир звена Е.Антонов со своими ведомыми: Д.Петровичем (в центре) и В.Кустовым (справа)


49

Аэродром Баррахас. Слева направо: В.Кустов, М.Котыхов, И.Еременко, А.Серов, первый справа – Т.Добиаш


50

Аэродром Баррахас. Слева направо: М.Котыхов, В.Коробуз, И.Еременко, В.Кустов, А.Серов, Т.Добиаш


51

Слева направо: А.Серов, М.Якушин, Е.Антонов


52

Е.Антонов и Н.Соболев

Фотографии из архива О.Е.Антонова


53


54

Первый справа И.Финн, второй – Е.Антонов


55

На фото 53 и 55 первый справа Е.Антонов. Остальные летчики неизвестны

Северный фронт


56

Республиканский KoolHoven FK-51


57

Франкистский Aero A-101


58

Испанский летчик истребитель Хуан Комас (слева) и неизвестный советский пилот

Фотографии из архива семьи Буряк.
На всех фотографиях среди летчиков угадывается И.Буряк.


59


60


61


62

Как правило, практически на каждом республиканском аэродроме кроме бомбоубежищ в достаточном количестве имелись и щели


63


64

Возможно на фотографии (выше) изображена ветлечебница, в которой пришлось проживать нашим пилотам



65

И.Буряк возле возможно своего И-16



66

Дегустация вин из оригинальных испанских кувшинов



67

Возвращаясь из испании летчики посетили могилу К.Маркса в Лондоне



68

На месте гибели республиканского истребителя



69



70



71

1938 г.



72

Советские летчики истребители. Второй слева – А.Гусев, первый справа – И.Буряк



73

Путь в кабину И–16 был не из самых удобных



74

Модернизированный СБ: над кабиной стрелка снят фонарь и добавлен ветровой козырек



75

Порт Барселоны в апреле 1938 г.



76

Останки сгоревшего Не 59



77

На братской могиле летчиков, погибших в воздушном бою 7.02.38 г.

1938 г.


78

Республиканский Vuitee V-1A


79

Летчики 4-й аэ возле И-16


80

И-15 б/н CA-086 на аэродроме Ла Сенера



81

Республиканский Grumman GE-23



82

SM.81, севший на республиканской территории в ночь на 2.11.38 г.



83

Самый результативный немецкий пилот войны в Испании – В.Мёльдерс возле своего Bf 109

1939 г.



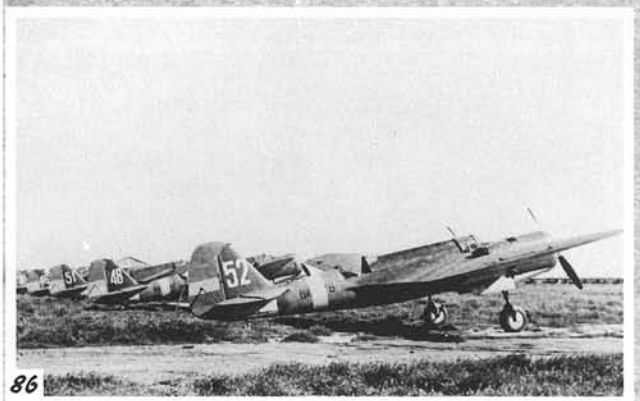
84

Hs 123

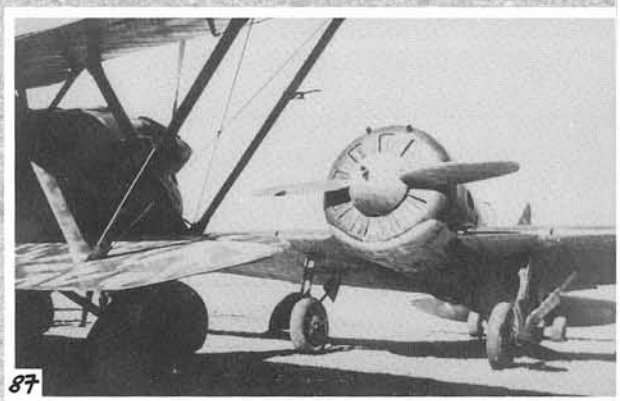


85

Fiat G.50

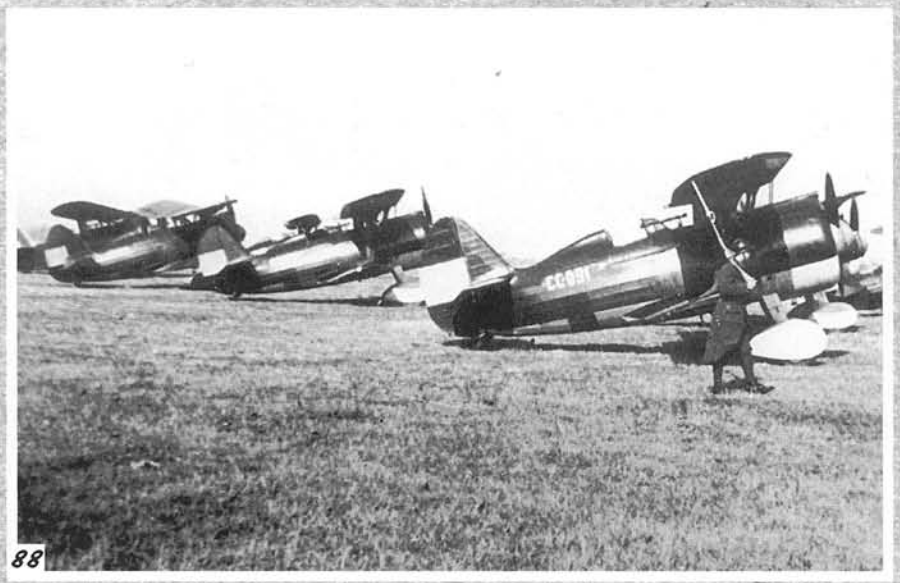


86



87

СБ и И-16, доставшиеся после окончания войны националистам



88

И-15 бис, задержанные французами. Аэродром Каркассон. Франция



Слева направо: Агафонов П. Е., Захаров Г. Н., Артемьев Н. С.



Антонов Е. С.



Баланов Н. Ф.



Буряк И. М. (слева)



Бочаров В. М.



Бутрым П. П.



Гусев А. И. (в центре) на КП. Халкин-Гол, август 1939 г.



Герасимов Н. С.



Годунов В. А.



Грицевец С. И. (слева) и Гусев А. И.
Халкин-Гол, август 1939 г.



Демидов Н. Ф.



Денисов А. А.



Денисов С. П.



Евсевьев И. И.



Еременко И. Т.



Ерлыкин Е. Е.



Жердев Н. П.



Зайцев А. А.



Захаров Г. Н.



Иванов Н. С.



Иванов П. М.



Ковтун К. И.



Колесников К. И.



Копец И. И.



Коробков П. Т.



Кустов В. П.



Лакеев И. А.



Лоскутов А. В.



Принятие военной присяги в ЛВО. Комбриг Копец И. И. подписывает текст присяги. Справа Птухин Е. С. 23.02.39 г.



Минаев А. Е.



Минаев А. В.



В центре Пумпур П. И., слева Денисов С. П., справа Баланов Н. Ф. Москва, весна 1937 г.



Панов А. Б.



Панфилов И. А.



Плетюхин А. В.



Плещенко Г. П.



Плыгунов С. Г.



Поляков С. Н.



Прокопенко Г. Н.



Пузейкин В. В.



Рыбкин Л. Г.



Рычагов П. В.



Семенов А. Ф.



Серов А. К.



Смирнов Б. А. (слева) и Смирнов В. С.
Халкин-Гол, август 1939 г.



Справа налево: Степанов А. М., Степанов Е. Н.,
Коробков П. Т. Халкин-Гол, август 1939 г.



Сидоренко А. И.



Смирнов Б. А.



Соболев Н. Г.



Соборнов Г. А.



Степанов Е. Н.



Тархов С. Ф.



Туржанский Б. А.



Ухов В. П.



Федосеев М. А.



Хлусович И. М.



Хованский И. А.



Черных С. А.



Шевцов П. Ф.



Шестаков Л. Л.



Шмельков Н. И.



Шубин Г. М.



Якушин М. Н.



Ярошенко Я. С.