

УДК 623.746.1(430)
ББК 68.53
Я49

Якубович, Николай Васильевич.
Я49 Истребитель «Me-109». Совершенное оружие Люфтваффе / Николай Якубович. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 112 с. — (Война и мы. Авиакон- лекция).

ISBN 978-5-04-102909-8

В 1934 году Министерство авиации Германии объявило конкурс на самолет-ис- требитель для Люфтваффе, победителем в котором стал Вf-109 (в отечественной транскрипции Me-109). Спустя три года этот истребитель продемонстрировал высокие лет- ные и боевые характеристики в небе над Испанией.

Об этой машине написано, пожалуй, больше, чем о других боевых самолетах Второй мировой войны. Интерес понятен, но сказано о нем далеко не все, особенно это касается его недостатков. Немцы, естественно, его расхваливают, а оценки отече- ственных специалистов не всегда выглядят достаточно весомыми.

Книга Николая Якубовича — это попытка нарисовать реальную картину, показать все лучшие и худшие стороны Me-109, на протяжении восьми лет бывшего основным противником советских летчиков.

УДК 623.746.1(430)
ББК 68.53

ISBN 978-5-04-102909-8

© Якубович Н.В., 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ИСПАНСКИЙ ДЕБЮТ «БРУНО»	6
«ЭМИЛЬ» ВСТУПАЕТ В БОЙ	21
УДАЧНЫЙ, НО НЕ САМЫЙ ЛУЧШИЙ	43
ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ	68
«ГУСТАВ» — ВЕРШИНА ЭВОЛЮЦИИ Vф.109	74
ЭПИЛОГ	108
ЛИТЕРАТУРА	110

ПРЕДИСЛОВИЕ

Биография авиаконструктора Вилли (Вильгельма Эмиля) Мессершмитта была аналогична многим его сверстникам, увлекшимся авиацией в начале прошлого века. Сначала он строил планеры и летал на них, а затем последовали самолеты. Свою первую машину — двухместный моноплан М 17 «Элло» В. Мессершмитт построил в 1925-м, и со следующего года начал сотрудничать с компанией Bayerische Flugzeugwerke (BFW). Под этой аббревиатурой в сокращенном виде (Vf) и стали создаваться его самолеты.

В 1934 году Министерство авиации Германии объявило конкурс на самолет-истребитель для Люфтваффе, победителем в котором стал Vf.109 (в отечественной транскрипции Me-109). Об этой машине написано, пожалуй, больше, чем о других боевых самолетах. Интерес понятен, но сказано о нем далеко не все, особенно это касается его побед и поражений. Немцы, естественно, его расхваливают, англичане восхваляют свой «Спитфайр», американцы — «Мустанг». А мы? Наше мнение не однозначно и сформировано в основном по публикациям, заимствованным из зарубежной прессы без глубокого анализа событий прошлого. Поэтому автор, пользуясь доступными архивными документами, решил обрисовать реальную картину, показав лучшие и худшие стороны супостата.

Первый опытный экземпляр Vf.109 был создан в 1934 году, но признание истре-

битель получил лишь три года спустя после применения во время гражданской войны в Испании.

До появления в Советском Союзе трофейного экземпляра Vf.109В информация об этой машине поступала лишь по каналам Разведывательного управления Красной Армии (РУ) и из зарубежной прессы. Так, 2 февраля 1938 года начальник ВВС РККА А. Д. Локтионов, член военного совета ВВС РККА бригадный комиссар В. Г. Кольцов и заместитель начальника ВВС РККА командир корпуса Я. В. Смушкевич в докладе наркому обороны К. Е. Ворошилову, в частности, отметили:

«Мессершмидт 109 (по данным РУ, английского журнала «Флайт» № 1508 1937 года и французского журнала «Аэро» № 1539 1937 г.) имеет максимальную скорость 545 км/ на высоте 4000 м. Поднимается на высоту 3000 м в 2,1 минуты, вооружен 4 пулеметами. Может взять шесть бомб по 10 кг. Этот тип самолета установил в 1937 г. мировой рекорд скорости по классу сухопутных самолетов в 611 км/ч».

Однако близкое знакомство с Vf.109В опровергло эти характеристики. Самолет оказался далеко не таким, каким его преподносили общественности, хотя и оказал сильное влияние, но не на конструкторов, а на советских военных. Это привело к отказу от машин аналогичного назначения с двигателями воздушного охлажде-

ния и, как следствие, — к значительным потерям военной техники в начальный период Великой Отечественной. Если бы руководители ВВС РККА были не только хорошими летчиками, но и аналитиками с высшим инженерным образованием, то трагедии не произошло бы. Что касается истребителя с мотором жидкостного охлаждения, то он все равно появился бы и, вероятно, дополнил бы И-180 Н. Н. Поликарпова.

В нашей стране наибольшее распространение получило обозначение самолета как Ме-109. Связано это, по мнению автора, с отсутствием латинского шрифта на отечественных пишущих машинках.

Трофейные экземпляры «Мессершмитта» досконально исследовались как за рубежом, так и в Советском Союзе, а наиболее удачные технические решения рекомендовались промышленности для внедрения в выпускавшиеся самолеты-истребители. Однако применить удалось далеко не все, главным образом из-за различных технологических процессов, применявшихся на заводах Германии и СССР.

Немало Вф.109 разных модификаций было восстановлено и передано в строевые части советских ВВС для решения различных задач в условиях военного времени. Была даже попытка сформировать целый авиаполк на Вф.109G и приступили к подготовке его летного и технического состава. Какую цель преследовало командование советских ВВС пока установить не удалось. Но совершенно очевидно, что к тому времени этот истребитель по совокупности летных данных не превосходил «Яки» и «Лавочкины». У «немца» было лишь технологическое превосходство над отечественными деревянными машинами с низким уровнем автоматизации и желавшими лучшего качества их изготовления. Однако от этой идеи быстро отказались.

За последние 30 лет многие исследователи пытались выявить лучший истребитель Второй мировой войны. При этом одним из главных действующих «героев» исследований всегда представляется Вф.109. Сравнивая различные машины, можно представить его и как лучший, и как посредственный. Причиной превосходства «немца» становится неправомерное сравнение летных данных, поскольку получены они при испытаниях самолетов в разных условиях и по разным методикам. Однако если взять за основу характеристики, определенные в Научно-испытательном институте ВВС (НИИ ВВС), то все становится на место. Правда, исследователи часто сетуют на то, что на трофейных

машинах стояли изношенные двигатели. Смею их огорчить. Все немецкие самолеты тщательно обследовались, включая двигатели и после их ремонта и переборки моторов отправлялись в 3-й отдел НИИ на испытания.

При этом приходишь к выводу, что главное преимущество любого самолета противника заключается в технологии его производства и культуре рабочих, собравших его. Если бы технологические уровни на советских и германских авиазаводах были близки, то преимущество было бы полностью на нашей стороне. Однако история распорядилась по-своему. Тем не менее отечественные образцы авиатехники (по летным данным) находились на достаточно высоком уровне, чтобы противостоять агрессору. Не хватало лишь выучки летного и командного состава ВВС, особенно в первые два года войны.

После завершения Великой Отечественной войны в подмосковных Люберцах дислоцировалась Высшая офицерская школа воздушного боя ВВС Красной Армии — ВОШВБ. В ее состав входили три эскадрильи, сформированные по особому штату. Количество экипажей в них было в два раза больше, чем в эскадрильях строевых частей истребительной авиации. В частности, одна из эскадрилий имела на вооружении трофейные истребители Вф.109G, а вторая — FW.190D-9. На этих машинах советские летчики отрабатывали в послевоенном небе приемы борьбы с немецкими трофеями, поскольку в мире появились новые угрозы со стороны США. При этом не исключалась и возможность привлечения американцами трофейных немецких самолетов для провокаций и даже вторжения на нашу территорию. Однако этим все и кончилось.

Надо сказать, что «биография» Вф.109 после окончания Второй мировой войны не завершилась, поскольку, например, в Чехословакии продолжили их производство, причем в одноместном боевом и двухместном учебно-тренировочном вариантах. Правда, эти самолеты заметно отличались от участников боев в минувшей войне, и делались исходя из возможностей чехословацкого авиапрома.

«Мессершмитты» можно было встретить на аэродромах и других государствах, вплоть до Южно-Африканской Республики. Но говорить о сильнейшем влиянии этого самолета на авиаконструкторов передовых авиационных держав не приходится. Определяющими все же были технологические процессы, освоенные на заводах этих стран.

ИСПАНСКИЙ ДЕБЮТ «БРУНО»

В самый разгар гражданской войны в Испании на территории, контролируемой республиканцами, произвели вынужденные посадки два (как минимум) новейших германских истребителя Vф.109В, получивших на родине прозвище «Бруно», и построенных в 1937 году. Один из них со временем передал Советскому Союзу. В нашей стране эта машина обозначалась как Me-109 и самолет № 109. Пытаясь понять логику советской транскрипции, я рассматривал несколько версий появления таких обозначений. Однако наиболее верная из них связана с отсутствием на отечественных пишущих машинках латинского шрифта.

Хотя Vф.109В не участвовал в Великой Отечественной войне, о нем следует рассказать, поскольку этот самолет оказал определенное влияние как на пути развития авиатехники в нашей стране, так и на тактику истребительной авиации.

Влияние это сказалось прежде всего на умы руководства ВВС, в частности, Я. В. Смушкевича, А. Д. Локтионова и военного комиссара Ф. А. Агальцова, показавшихся в одном из докладов в Комитет Обороны (читай Сталину) о своих ошибках.

«Руководство ВВС, — писали они, — проглядело, своевременно не заметило и не сигнализировало о быстром развитии авиации передовых капиталистических стран (Германия, Англия). Основываясь на испанском опыте, неправильно взяли упор главным образом на воздушный мотор, в то время как на Западе с мотором жидкостного охлаждения истребительная авиация сделала большие успехи». Но это было уже весной 1940 года.

Vф. 109А из легиона «Кондор»



По большому счету это признание иначе как глупостью столь ответственных лиц не назовешь. Да и на большее, похоже, эти малообразованные специалисты не были способны, тем более находясь под сильнейшим влиянием вождя. Говоря о познаниях Сталина в области авиации, вынужден охладить некоторые горячие головы, поскольку он знал лишь «вершки», а «корешки» оказались недоступны человеку, не имеющему фундаментального инженерного образования. Один лишь пример.

В воспоминаниях А. С. Яковлева есть фрагмент, как вождь на совещаниях нередко доставал из кармана малоформатную книжку в красной обложке и цитировал из нее летные данные зарубежных самолетов. Могу с уверенностью сказать, что сегодня не найти ни одного живого свидетеля, видевшего ее. Но мне посчастливилось лицезреть этот труд. По иронии судьбы моим соседом на лестничной площадке был полковник М. И. Понуров, закончивший свою службу в НИИ ВВС в должности начальника штаба.

Когда Михаила Ивановича назначили на эту должность, в столе предшественника он обнаружил второй экземпляр этой книжки, отпечатанной в фотолаборатории. Каково же было мое удивление, когда я обнаружил в ней ссылки не на результаты испытаний зарубежных самолетов в НИИ ВВС, которые были под грифом «секретно», а на открытые рекламные характеристики, в том числе и Vф.109, опубликованные в открытой печати. И вот по этим малодостоверным данным вождь и судил о недостатках и преимуществах отечественных машин.

Появление в Испании этого самолета стало полной неожиданностью для советских военных, поскольку тогда самым передовым они считали скоростной, очень маневренный и, как казалось, хорошо вооруженный И-16. Но время все расставило по своим местам. Vф.109В, по отзывам участника войны в Испании А. И. Гусева, оказался лучше вооружен, чем И-16.

Испания стала своего рода полигоном, где не только испытывалась в боях авиационная техника, но и отработывались новые тактические приемы боевого применения авиации, практически оставшиеся неизменными в годы Второй мировой войны. Судя по воспоминаниям А. И. Гусева, немецкие летчики (видимо, по неопытности) открывали огонь с большой



дистанции — 800–700 метров и вели его до 350–300 метров, т. е. до тех пор, пока огонь из пулеметов становился эффективным. Это удивляло наших летчиков, поскольку отечественные ШКАСы из-за низкого качества оружейной стали и плохого охлаждения быстро перегревались. Вступали немцы в бой, имея лишь преимущество в высоте. Пикируя на противника, они получали преимущество и в скорости. Причем, немцы старались атаковать лишь отбившиеся от группы машины.

Уже тогда у Bf.109B обнаружилась слабость хвостовой части фюзеляжа и оперения. Немцы пытались своими силами усилить конструкцию с помощью тросовых расчалок. Помогло, но незначительно. Это дефект машины сопровождал ее вплоть до появления Bf.109G.

Трофейный Bf.109B, прежде чем его отправили в Советский Союз, обследовали испанские специалисты. На заводе компании «Испано-Сюиза» в Барселоне «сняли» характеристики мотора Jumo210, а во Франции совершили пять полетов общей продолжительностью 3 часа 45 минут. Затем в марте 1938 года Bf.109B поступил в Научно-испытательный институт

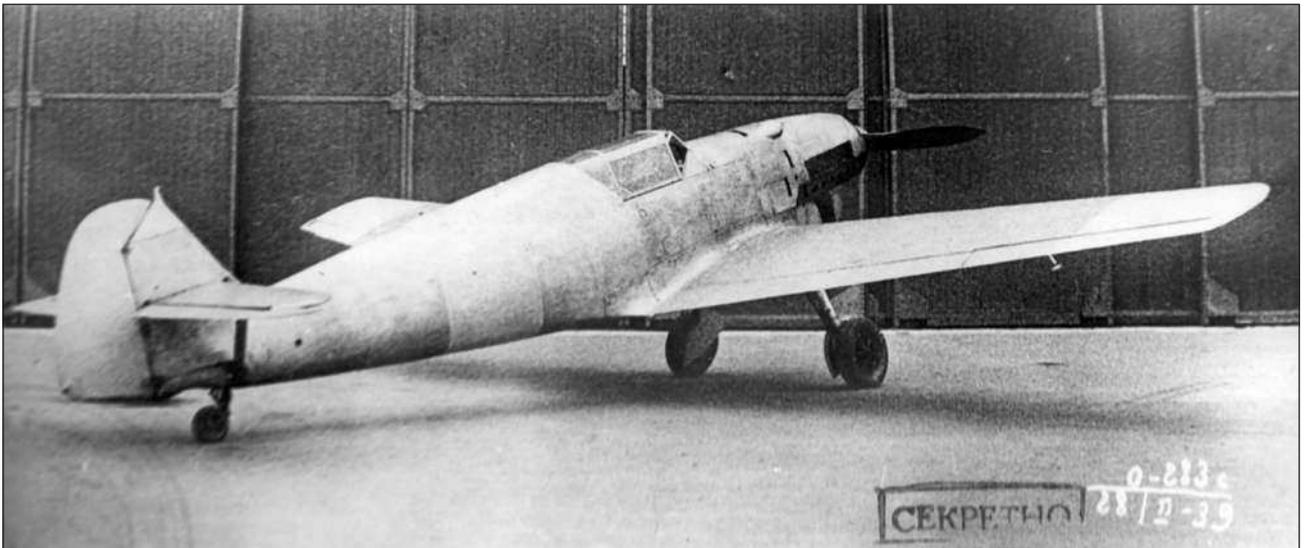
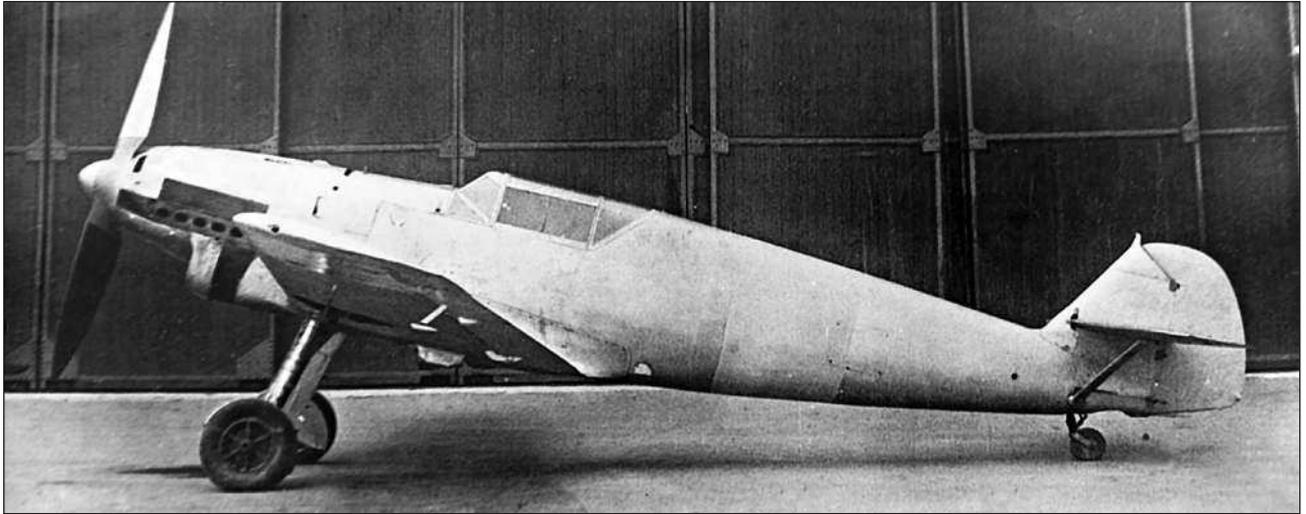
ВВС РККА (НИИ ВВС). В том же году под занавес гражданской войны в Испании появился Bf.109E, получивший прозвище «Эмиль», с более мощным двигателем DB601A.

Ведущими по испытаниям «Мессершмидта» 109B (так написано в отчете НИИ ВВС) на первом их этапе были инженер М. И. Таракановский и летчик С. П. Супрун.

Затем осенью 1939 года летчик-испытатель А. Г. Кубышкин под руководством инженера Турчкова исследовал машину на устойчивость. Облетал «немца» П. М. Стефановский. В отчете НИИ ВВС о причинах более подробного исследования «мессершмитта» не сказано ни слова, но можно предположить, что сделали это в интересах разработки новых самолетов-истребителей с двигателями жидкостного охлаждения.

Как выяснилось, на Bf.109B предусматривали использование более мощного двигателя DB 600, что впоследствии позволило значительно улучшить все характеристики истребителя. А тогда на нем стоял 680-сильный мотор с деревянным двухлопастным винтом. Перевернутый

Аварийная посадка Bf. 109B



Vf. 109B
на аэродроме НИИ
ВВС, 1939 г.

(V-образный) двигатель Jumo 210 с редуктором, в полом валу (диаметром 85 мм) редуктора которого могла устанавливаться пушка, очень удачно вписывался в обводы фюзеляжа. Судя по размерам капота и приборам в кабине пилота, мог применяться и металлический винт изменяемого шага.

Жидкостной радиатор системы охлаждения двигателя располагался в тоннеле под мотором, а масляный — под левой плоскостью.

Особенностью Vf.109B можно считать механический инерционный стартер «Эклипс», предназначенный для запуска двигателя и упрощавший эксплуатацию самолетов с неподготовленных аэродромов. В те годы на отечественных самолетах применяли два способа запуска моторов. Для первого из них требовался

автомобильный стартер, а для второго — воздушные баллоны. И тот и другой были весьма неудобны, к тому же применение первого способа приводило к росту аэродинамического сопротивления самолета, а второго — к увеличению взлетного веса.

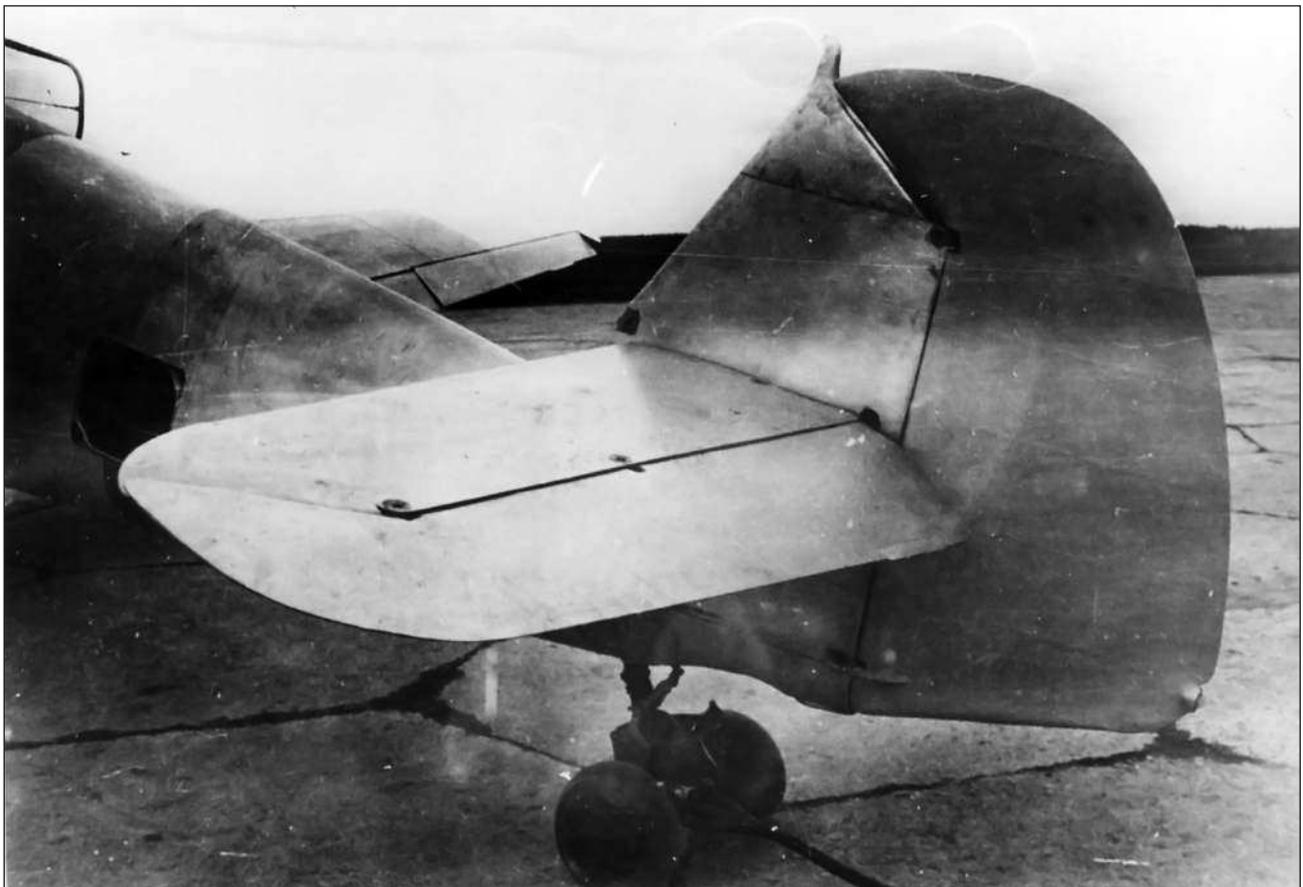
В 1940 году «Эклипс» установили на истребителе И-16 тип 24 с мотором М-63, но в дальнейшем от этого устройства почему-то отказались.

Конструкция планёра — цельнометаллическая.

Крыло — однолонжеронное с работающей обшивкой с углом поперечного V равного 6 градусам. Угол установки крыла — 2 градуса. Механизация несущей поверхности состояла из предкрылков «Хендли-Пейдж», щелевых закрылков и зависающих элеронов.



Вф. 109В с открытым смотровым люком проводки управления самолетом



Оперение Вф. 109В. Костыльная опора на перекатной тележке



**Летчик-испытатель
НИИ ВВС
П. М. Стефановский**

Фюзеляж — полумонокок в передней части и монокок — за кабиной летчика.

Стабилизатор подкосный, регулируемый в полете. На рулях и элеронах устанавливались гибкие балансировочные пластины «ножи». Все исполнительные органы управления (рули и элероны), а также закрылки для облегчения обтягивались полотном.

Фонарь кабины пилотов состоял из козырька, открывающейся вбок подвижной и задней неподвижной частей. Каркас фонаря — из дюралюминия, а остекление — из плексигласа.

Управление самолетом — смешанное: элеронами и закрылками посредством трубчатых тяг, проводка рулей высоты и направления из стальной проволоки. Управление стабилизатором — тросовое.

Основные колеса шасси имели гидравлические тормоза. Самоориентирующееся хвостовое колесо стопорилось на разбеге и при посадке, а в полете уби-

ралось в фюзеляжный отсек. Управление уборкой шасси — гидравлическое, с аварийным приводом. Указатель уборки шасси — механический с дублированием световой и звуковой сигнализацией.

В отличие от него, на И-16 шасси убиралось вручную с помощью штурвала, а тормоза — механические. Кабина пилота была открытой, а обшивка крыла — из перкаля. О винтах изменяемого шага тогда и речи не шло.

Вооружение включало два синхронных 7,92-миллиметровых пулемета с коллиматорным прицелом и общим боекомплектном 2000 патронов.

Обращает на себя внимание то, что на Vf.109В полностью отсутствовала бронезащита жизненно важных частей самолета и пилота. В то же время (в 1939 году), на И-16 имелась бронеспинка, правда, защищавшая пилота лишь от пуль калибра 7,92 мм.

Кислородный легочный аппарат фирмы «Дрегер» позволял вести воздушные бои на большой высоте. Кислородные же приборы на советских самолетах в те годы были большой редкостью.

Конструкция истребителя рассчитывалась на массовое производство. При этом большое внимание уделялось удобству эксплуатации машины в боевых условиях.

Немецкий истребитель несколько изменил взгляды советских специалистов на проектирование самолетов. Раньше считалось, что малый запас продольной устойчивости является гарантией высокой маневренности, тогда как у Me-109В все было наоборот. Положение центра тяжести пустой машины — 12,4 процента САХ (средней аэродинамической хорды крыла), загруженной — 21,3 процента САХ.

Например, у И-16 (основного советского истребителя тех лет) при центровке 27,5–34 процентов САХ относительная площадь горизонтального оперения составляла 18,8 процента от площади крыла. У Me-109В при центровке 14–22 процентов этот параметр не превышал 13,7 процента. Поэтому И-16 отличался строгостью в технике пилотирования. Однако по маневренности в горизонтальной плоскости «Мессершмитт» лишь незначительно уступал советской машине. Даже в горизонтальном полете из-за малого запаса устойчивости полет на И-16 быстро «выматывал» летчика, а на взлете и особенно при посадке требовал повышенного внимания.

Выявились у Vf.109В и довольно серьезные дефекты, главным из которых оказался недостаточный запас прочности стабилизатора и его переднего узла