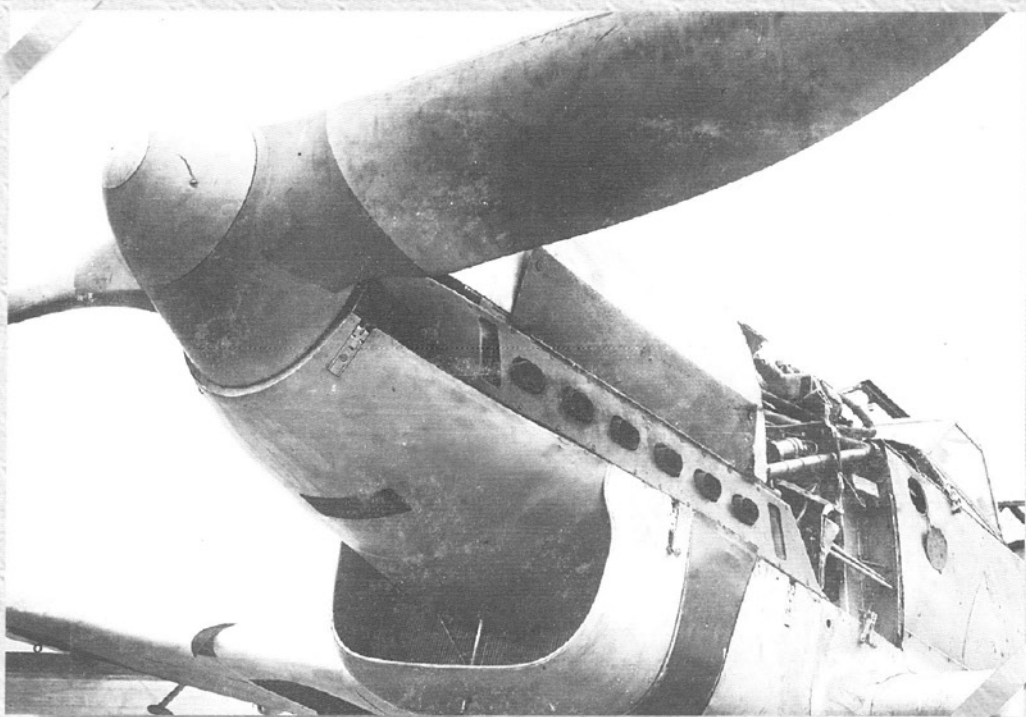


БЕЛАЯ
СЕРИЯ

8

М.МАСЛОВ

ИСПАНСКИЙ ПЛЕННИК



MESSERSCHMITT
Bf 109B-1

ХОББИ

ИСПАНСКИЙ ПЛЕННИК

Первое боеспособное соединение немецких истребителей Bf.109B появилось на фронте во время войны в Испании в феврале 1937г. Желание заполучить этот новый аппарат в свои руки появилось у республиканской стороны практически сразу, однако предпринимаемые попытки не сразу привели к желаемому результату. Судьбе было угодно самой предоставить предновогодний подарок республиканцам. 4 декабря 1937 года пилот Bf.109B-1, фельдфебель Отто Поленц после выработки горючего, совершил вынужденную посадку на «красной» территории. Целехонный «Мессершмитт» до конца года был доставлен на авиабазу в Барселоне и подготовлен к испытаниям. Первыми сняли пенки французы. Их военная миссия, включавшая летчика-испытателя Константина Розанова (русского по национальности) прибыла 1 января 1938 года. За месяц французы детально изучили ценный трофей, летчик Розанов неоднократно поднимавшийся на «Мессершмитте» в воздух отмечал его прекрасные летные качества. Использовать ценные знания французам, как, известно не пришлось, отчет по испытаниям немецкого истребителя так и не лишился грифа «Совершенно секретно».

Летом 1938 года Bf.109B-1 вместе с другим захваченным немцем - бомбардировщиком Хейнкель He111 был отправлен для подробного изучения в Советский Союз. Здесь «Мессершмитт» был испытан в НИИ ВВС, его конструкция подверглась подробнейшему изучению, по результатам последнего было составлено техописание, наиболее интересные фрагменты которого представлены в этом выпуске.

История Bf.109B, однако, имела продолжение. В период Великой Отечественной войны этот самолет был включен в состав специальной разведывательной группы, собранной из немецких самолетов. Во время одного из полетов «Мессер» совершил вынужденную посадку и вновь достался прежним хозяевам. Велико было изумление немцев, когда они опознали потерю четырехлетней давности. Для дальнейшего использования самолет был передан в испанскую группу «Сальвадор», базировавшуюся в Клину и участвующую в боевых действиях под Москвой в составе 27-й немецкой авиагруппы. Что с ним стало дальше, в чьих еще руках побывал этот самолет неизвестно. Подробную историю создания истребителя Bf.109 вы найдете во втором выпуске Белой Серии.

THE SPANISH POW

The first Bf.109B-equipped combat unit took part in Spanish Civil War in February 1937. The Republicans were keen to obtain a brand-new fighter, but several attempts to do it were unsuccessful. Then history presented a Christmas gift when feldwebel Otto Polenz, the German pilot landed his Bf.109B-1 on «red» territory after falling short of fuel. The undamaged fighter was delivered to the Republican Air Force base in the Barcelona area and was prepared for tests. The French were the first to take advantage of it. Their intelligence Mission with test pilot Konstantin Rozanov (Russian emigre) arrived on 1 January 1938. During the next month they studied the fighter in detail and Rozanov who had flown the Bf.109 several times reported about its excellent performance. The French failed to learn from this experience as France was captured soon after the beginning of WW II and the «Classified» stamp was never removed from the Bf.109 intelligence report.

In summer 1938 the Bf.109B-1 along with another captured German aircraft - a Heinkel He111 was transferred to the Soviet Union for evaluation. Here the fighter was tested at NII VVS (Air Force Research Institute) and its construction was carefully studied. This resulted in a detailed report and photographs which are used to illustrate this book.

This however is not the end of the story. When the Great Patriotic War began the fighter was delivered to the special reconnaissance group of Red Army Air Force that was equipped with German aircraft. During the reconnaissance flight the fighter was landed on occupied territory and returned to its previous owners. Surprised Germans discovered the fighter they lost four years ago. They delivered the aircraft to the Spanish «Salvador» aviation unit that took part in combat on Eastern front within JG 27. The further fate of this aircraft is unknown.

Белая Серия

Приложение к журналу
«М-Хобби»

Выпуск № 8
Михаил Маслов
Испанский пленник

Главный редактор
А. Сиротин

Ответственный редактор
«Белой Серии»
С. Свинков

Ответственный за выпуск
А. Дуцицкий

Издатель:
фирма **ЭксПринт НВ**

Адрес редакции:
125413, Москва, а/я 45
Тел./факс (095) 453-0228

Журнал зарегистрирован
Министерством печати и
информации РФ 2 июня 1992 г.
Свидетельство №01206

Данное издание не может быть
воспроизведено полностью или
частично без предварительного
письменного разрешения
издателей. При цитировании
ссылка обязательна.

Набор, верстка, оригинал-макет:
фирма **ЭксПринт НВ**

Отпечатано на предприятии
«Бумпринт» при полиграфической
фирме «Красный Пролетарий».
103473, Москва,
Краснопролетарская, 16

Тираж 5000 экз.

© М. Маслов, 1995
© М-ХОББИ, 1995

Published by **ExPrint NV** Ltd.

Editorial office:
P.O.Box 45
Moscow, 125413, Russia
Phone/fax: (095) 453-0228

All rights reserved.

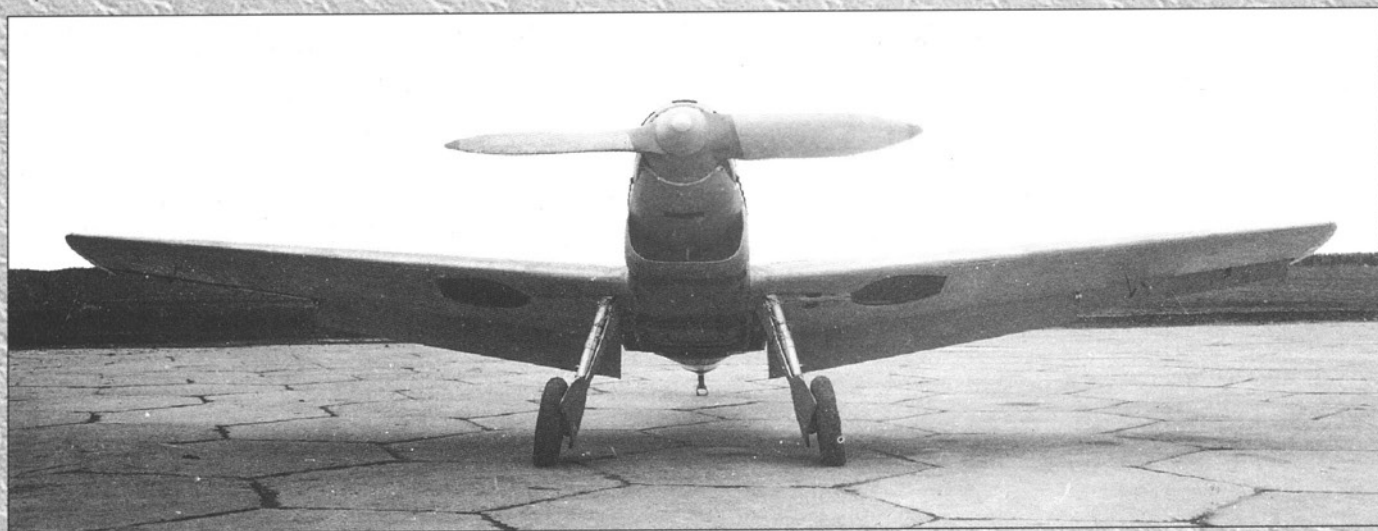
This publication may not be
reproduced in part or in whole
without prior written permission of
the publishers.

Outside Russia M-Hobby publications
can be obtained from Pelta company.
Poland, 00-050 Warszawa, ul.
Swietokrzyska 16
tel. (48-22) 27-66-14,
fax (48-22) 26-91-86

© М. Maslov, 1995
© М-HOBBY, 1995



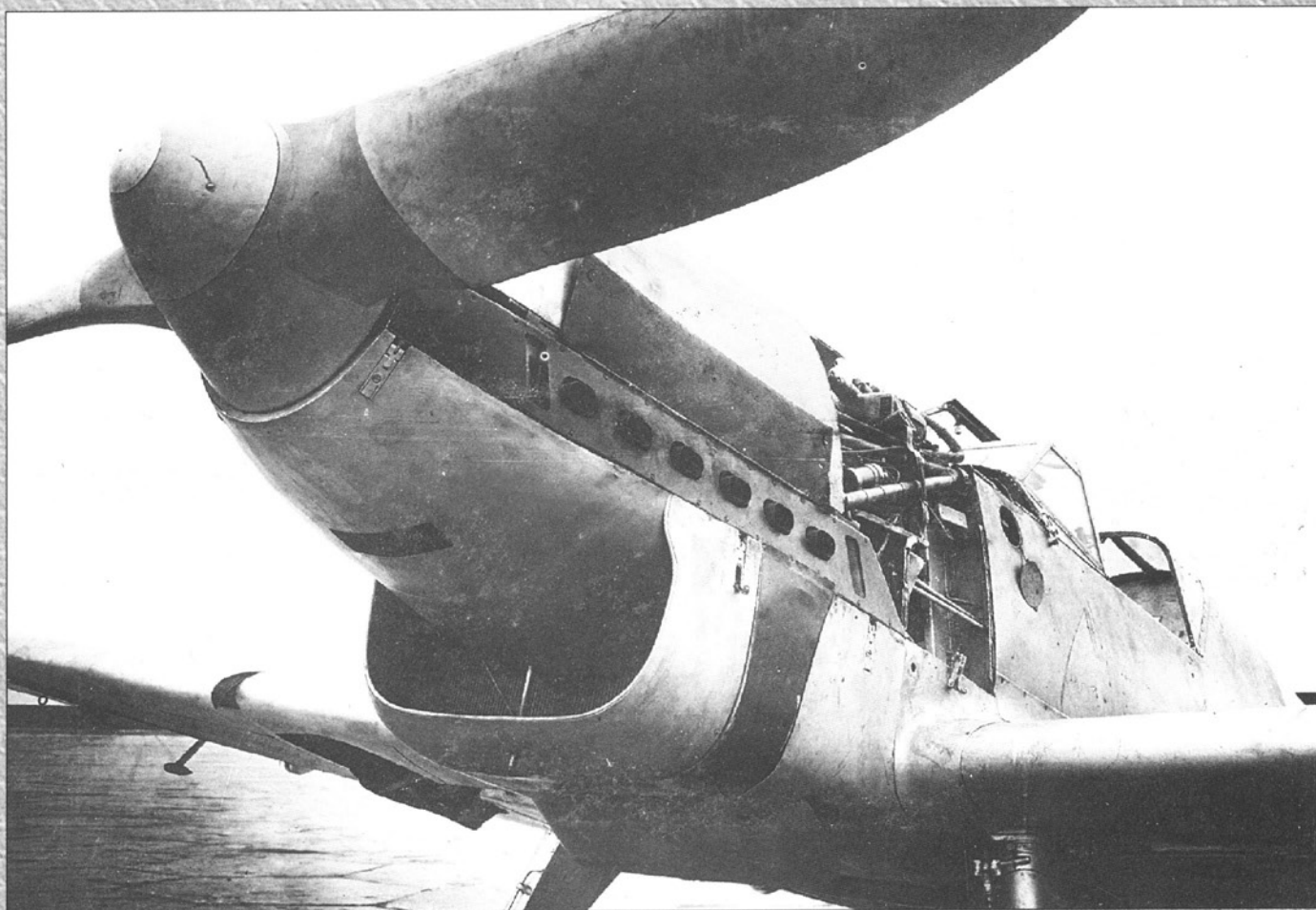
Захваченный Bf. 109B-1 с бортовым номером 6-15 на республиканской территории.
Captured Bf109B-1 #6-15 on Republican territory.



Мессершмитт на аэродроме НИИ ВВС под Москвой весной 1938г. На момент съемки самолет не в летном состоянии. Франкистские знаки смыты, на фюзеляж нанесена широкая красная полоса ВВС республиканской Испании, руль поворота и законцовки крыла красные.

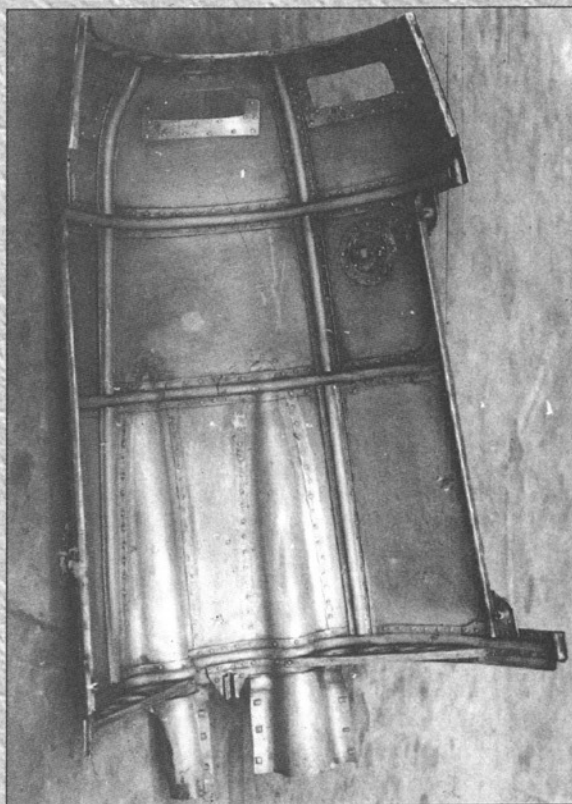
The same aircraft after delivery to the Soviet Union at the Air Force Research Institute airfield nearby Moscow. Republican Air Force insignia is applied in the form of the red band around the fuselage, red rudder and wing tips.



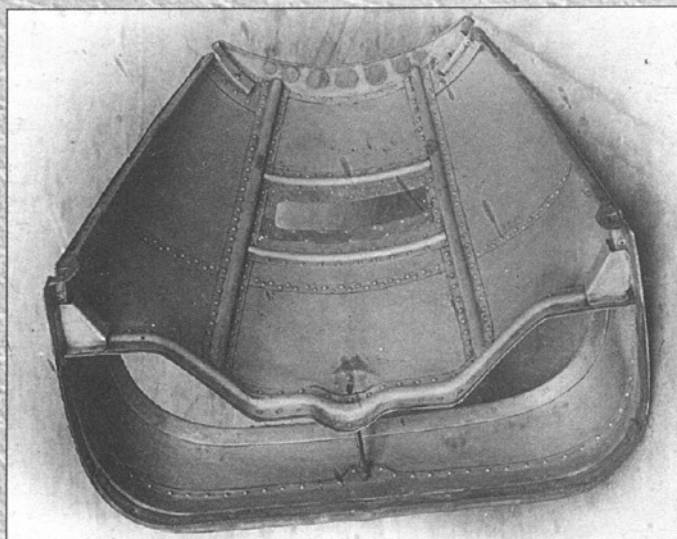


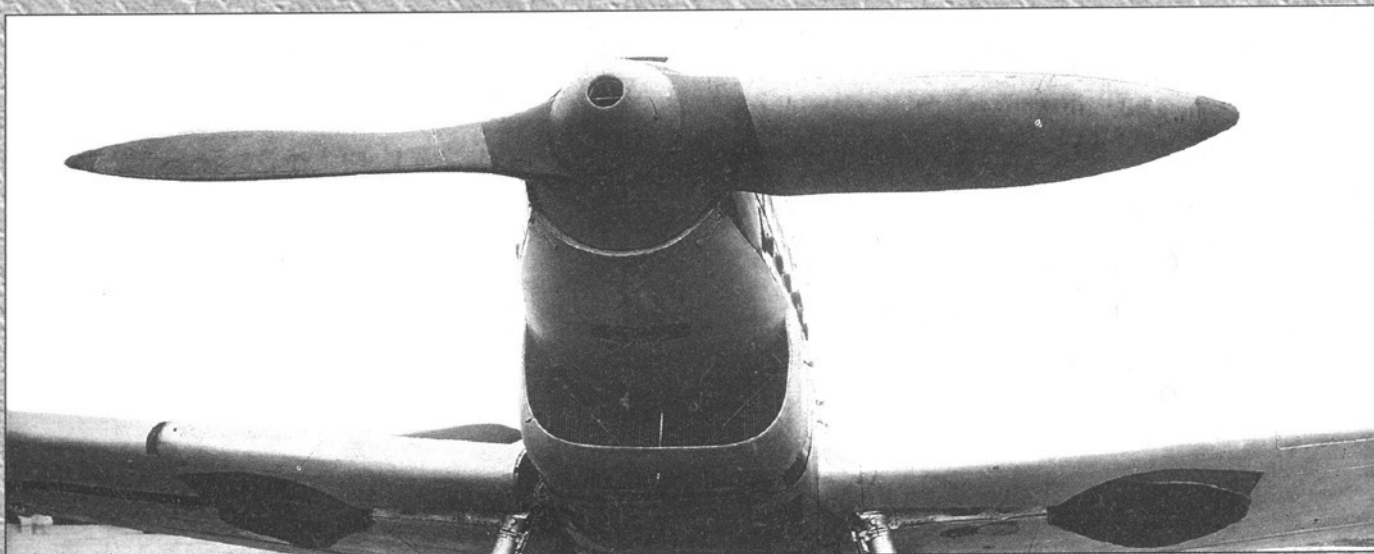
Носовая часть самолета со снятой верхней задней крышкой капота. Заслонка радиатора открыта.
 The bow of the Bf109B-1 with rear engine cover removed. Cooler flap is opened.

Передняя верхняя крышка капота. Между желобами пулеметов стяжной замок.
 Front upper engine cover.



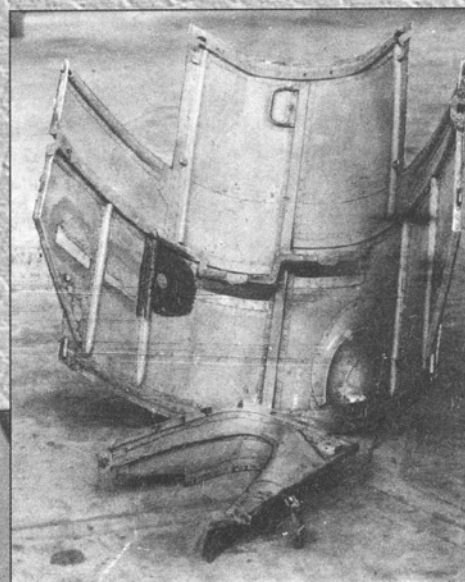
Передняя нижняя крышка капота. Видно отверстие обдува картера двигателя.
 Front lower engine cover



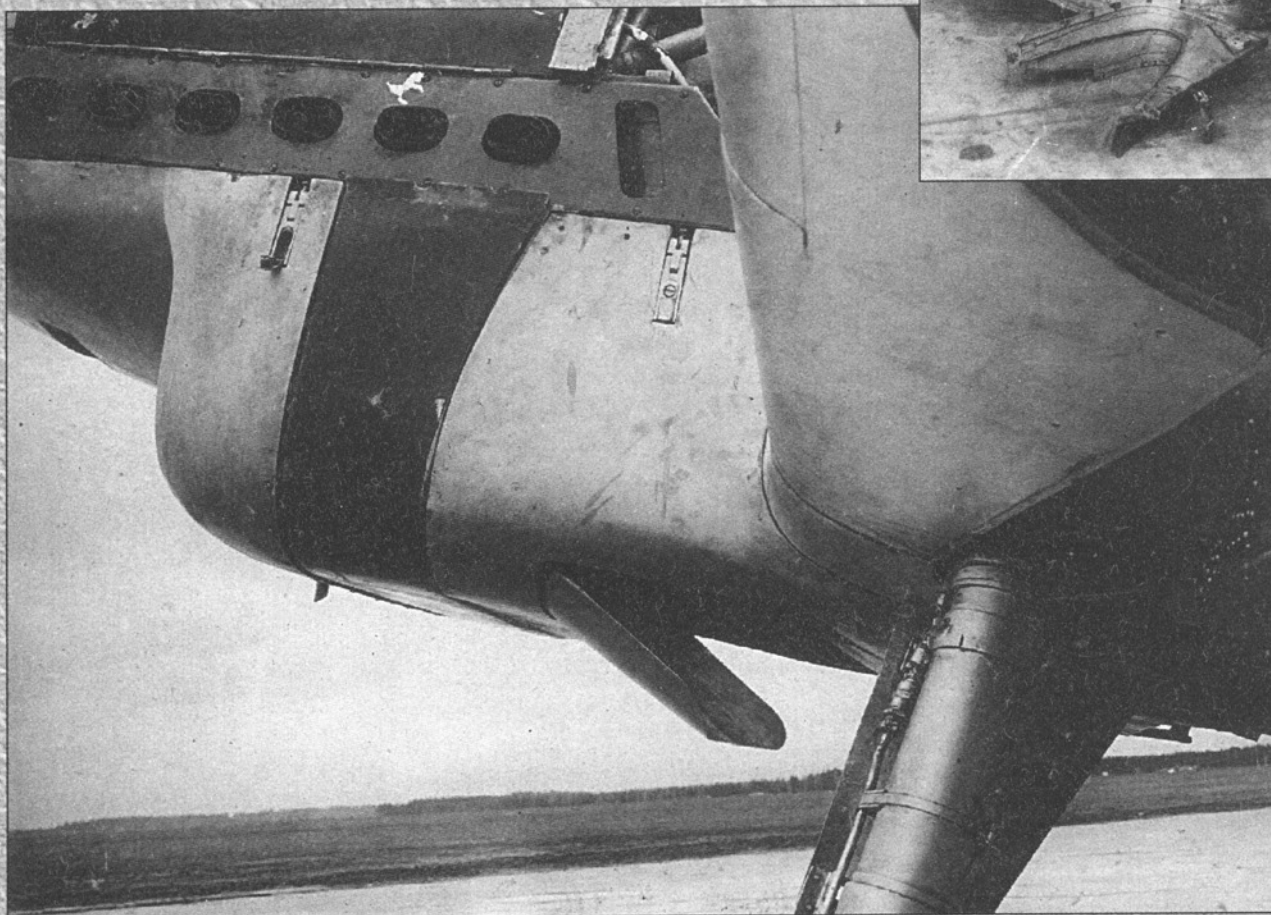


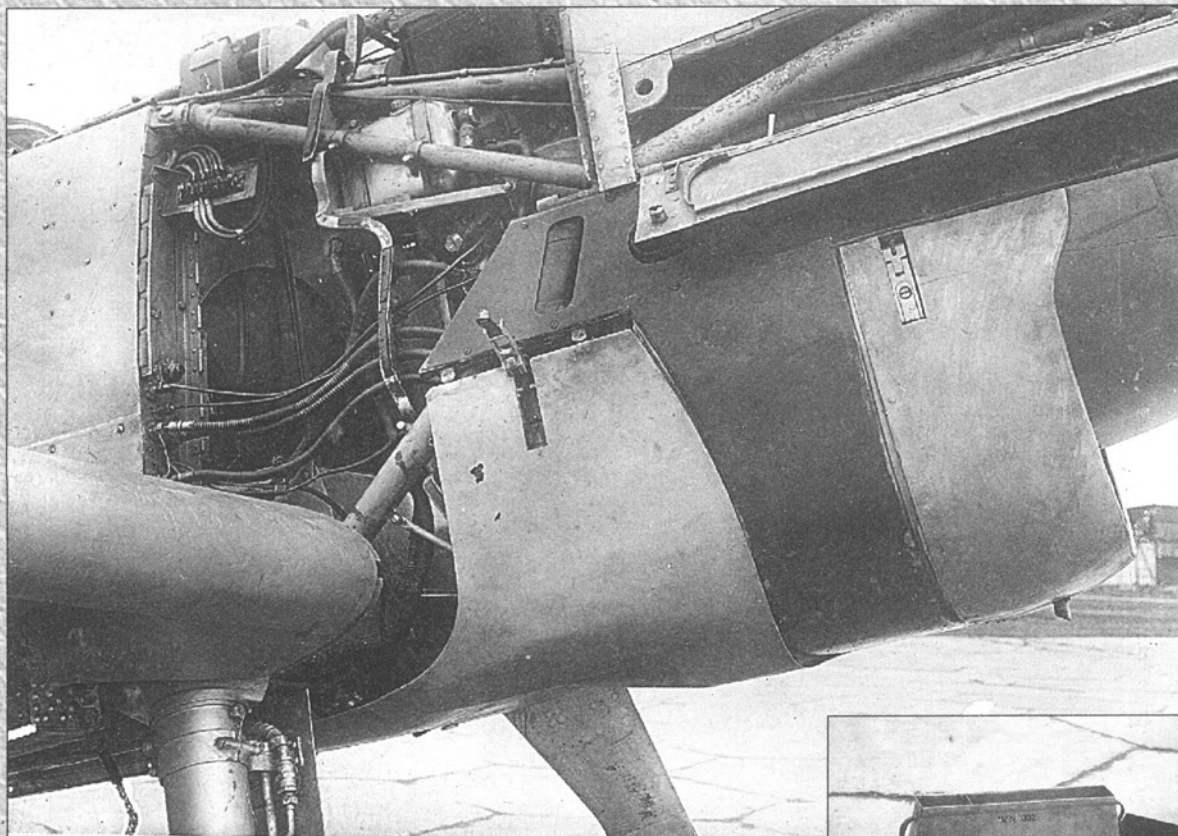
Вид спереди. Хорошо виден деревянный воздушный винт с целлулоидным покрытием фирмы «Шварц». Колпачок обтекания воздушного винта снят.
Front view. Note the Schwarz propeller with nose bullet removed.

Задняя верхняя крышка капота и боковой обтекатель. В месте, примыкающем к фонарю пилота видна утопливаемая рукоятка для поднятия крышки техперсоналом.
Rear engine cover. Note the grip with sprung flap for easy handling.



Обтекатель радиатора водяного охлаждения (заслонка открыта). Ширина радиатора - 840 мм.
Water cooler cover with flap in opened position.

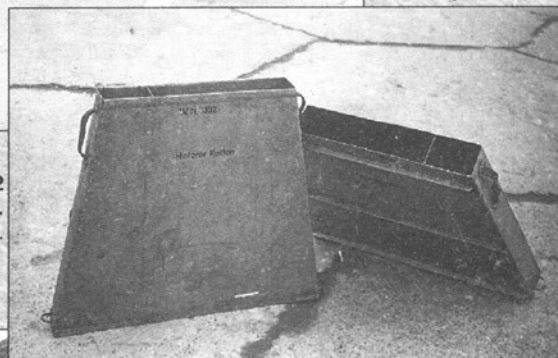




Правый борт моторной части. В носовой части воздухозаборника радиатора виден сливной кран водяной системы. Патронные ящики сняты.

Starboard view of the engine compartment with ammo boxes removed.

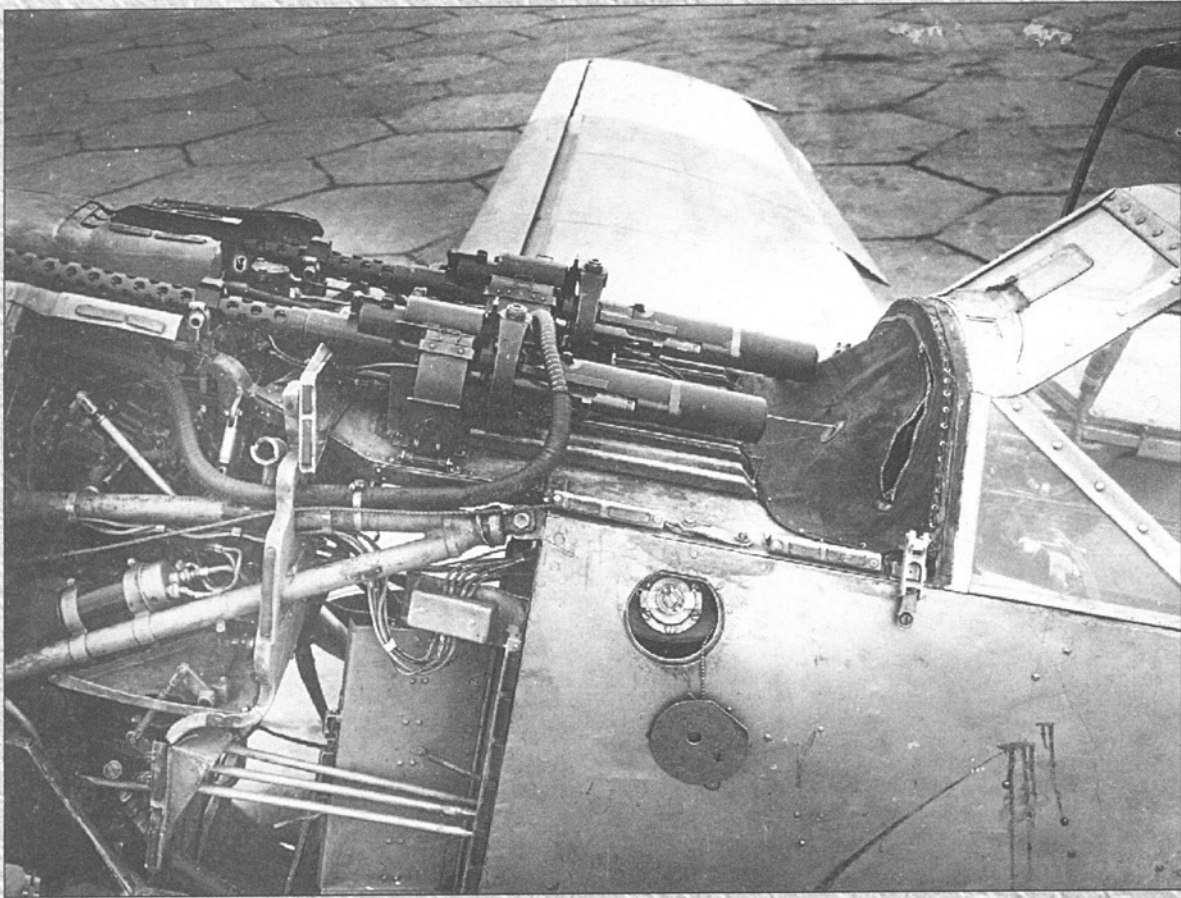
Патронные ящики с надписью W.N. 1302 «Hinterer Kasten».
Ammo boxes.



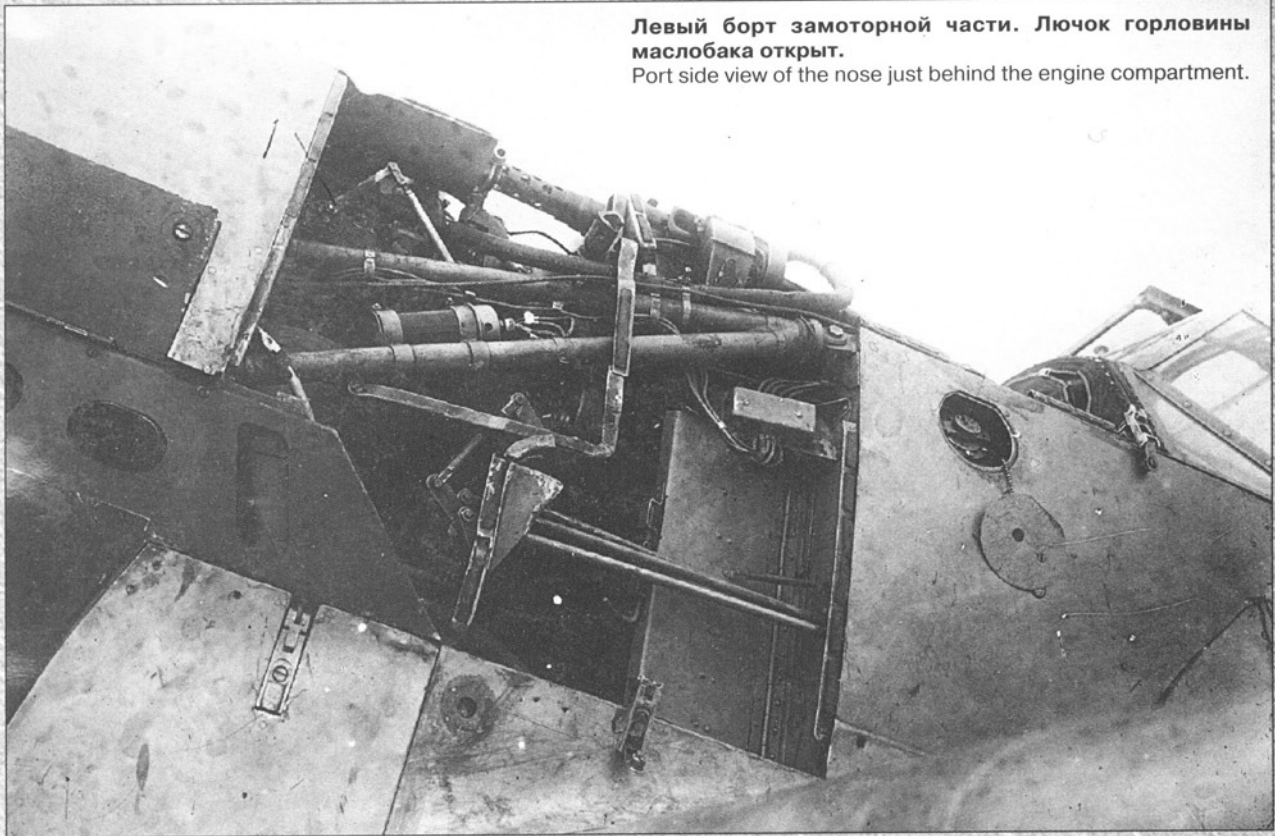
Правый борт моторной части. Патронные ящики установлены. На противопожарной перегородке видны кожаные полоски для более плотного прилегания боковин капота.

Another starboard view of the engine compartment.

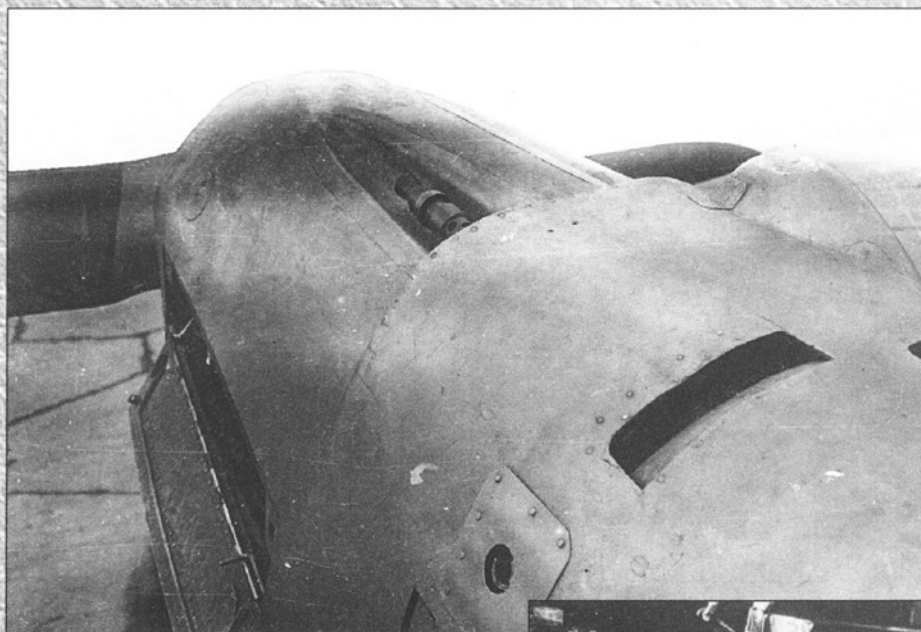




Вид на пулеметную установку. Во избежание попадания пороховых газов в кабину установлен кожаный чехол с застёжкой «молния». В центральной части виден храповик запуска двигателя от ручного стартера.
 Close up view of the armament compartment. Note the leather cover preventing exhaust gases from entering the cockpit.



Левый борт за моторной части. Лючок горловины маслобака открыт.
 Port side view of the nose just behind the engine compartment.

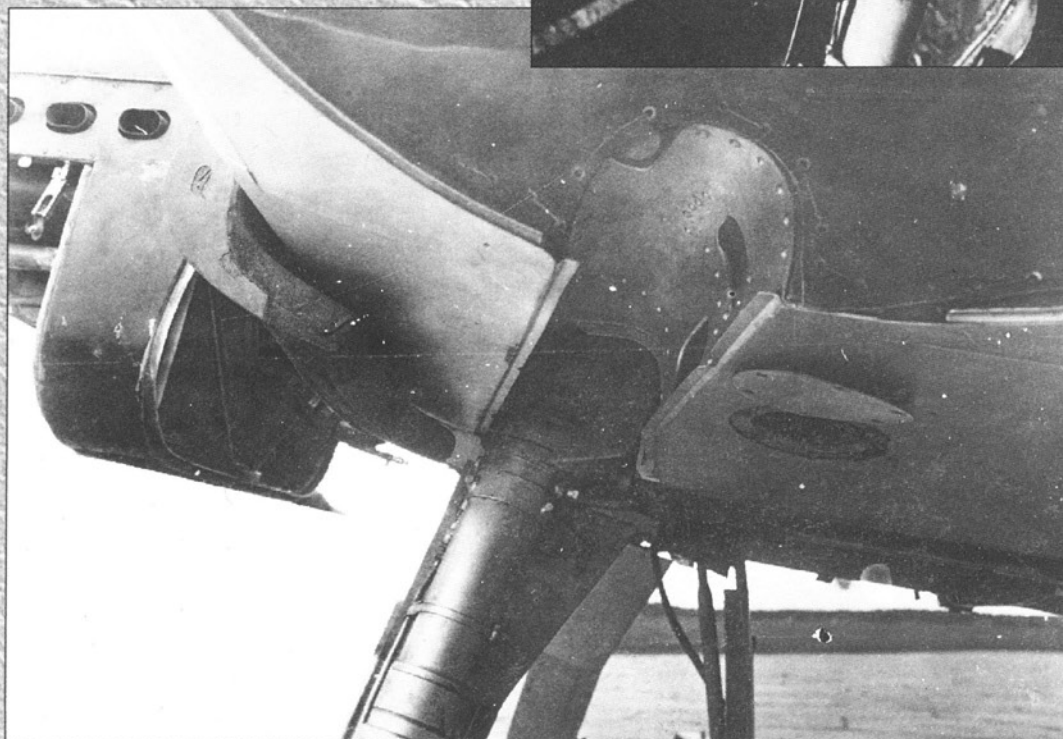
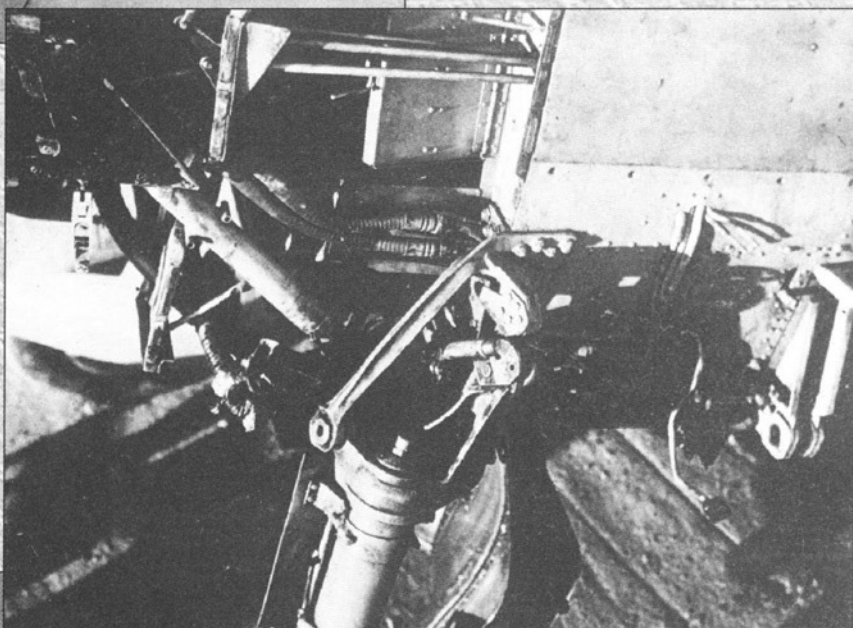


Капот сверху. Слева видно отверстие для ручного стартера. Справа патрубков заборника карбюратора.

Nose portion of the aircraft. Note the provision for hand cranking starting.

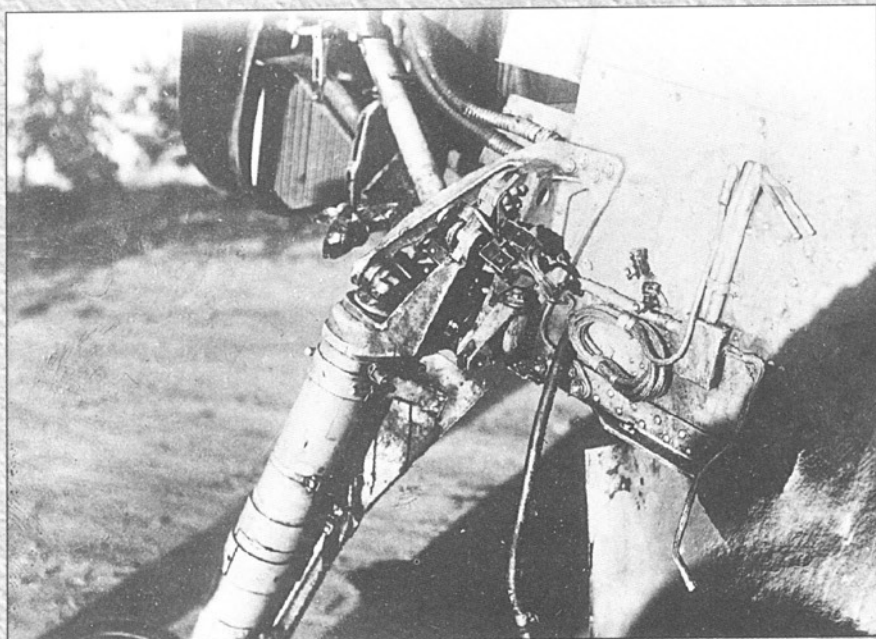
Узел крепления левой ноги шасси. Крыло отстыковано.

The left undercarriage leg attachment point. The wing is removed.

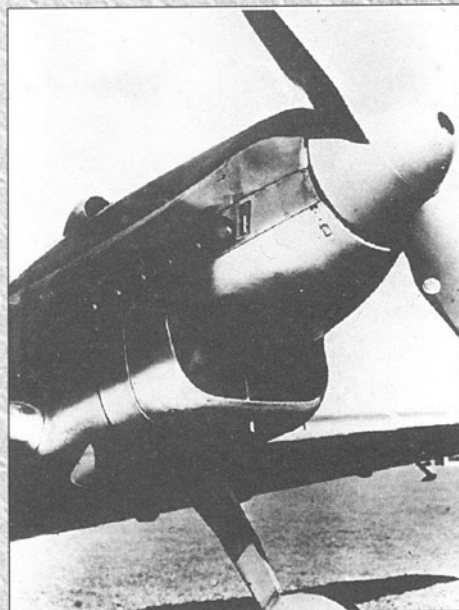


Вид на нишу стойки шасси. Видна шнуровка кожаного чехла колесных ниш.

Undercarriage leg bay.



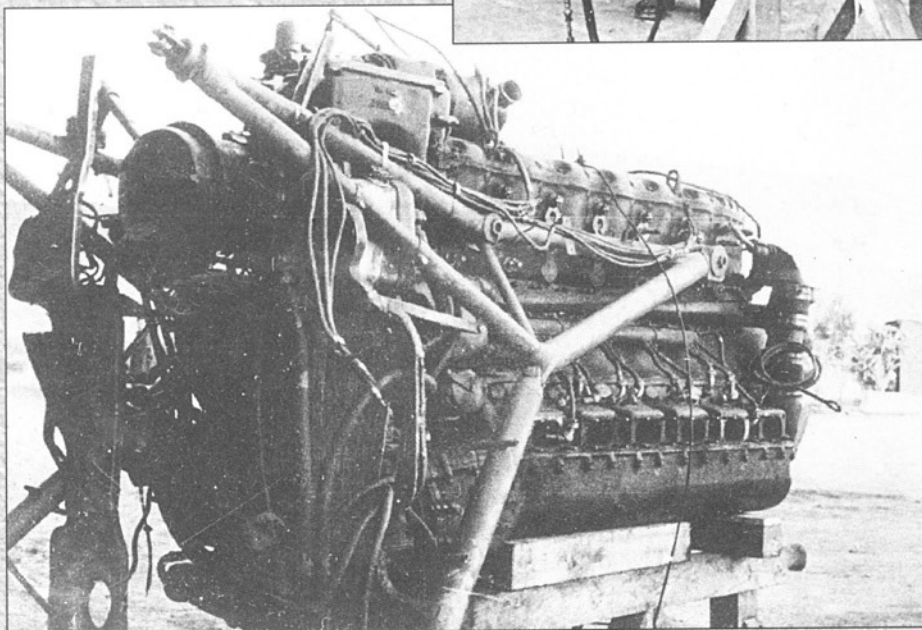
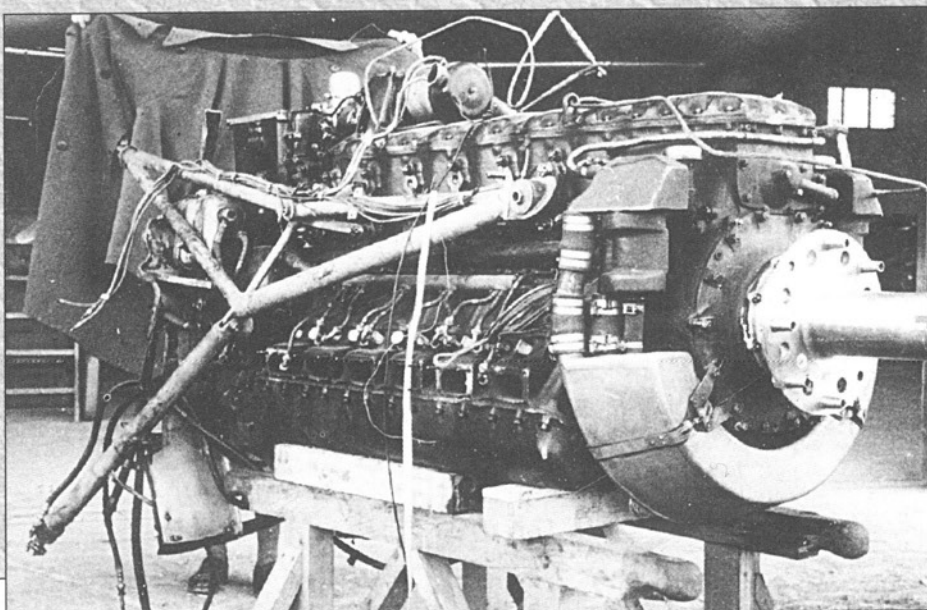
Крепление шасси к фюзеляжу.
Undercarriage leg attachment.



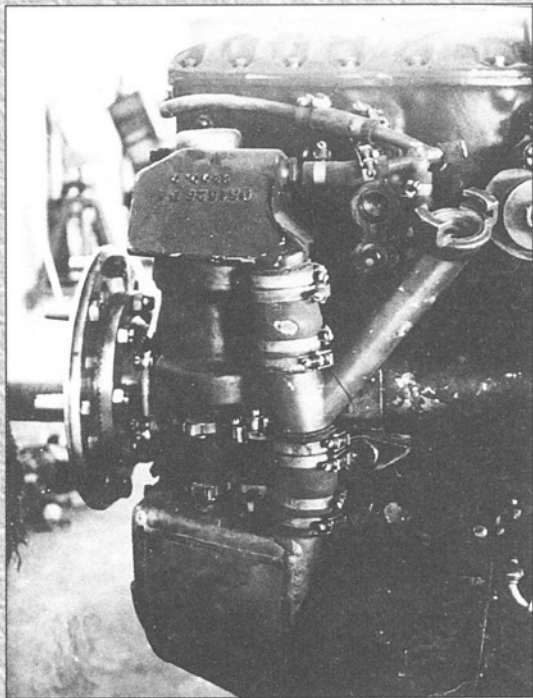
Носовая часть сверху. Виден
воздухозаборник карбюратора.
Nose portion starboard view.

Снятый двигатель Jumo210
с моторамой.

The Jumo210 engine with
engine support.

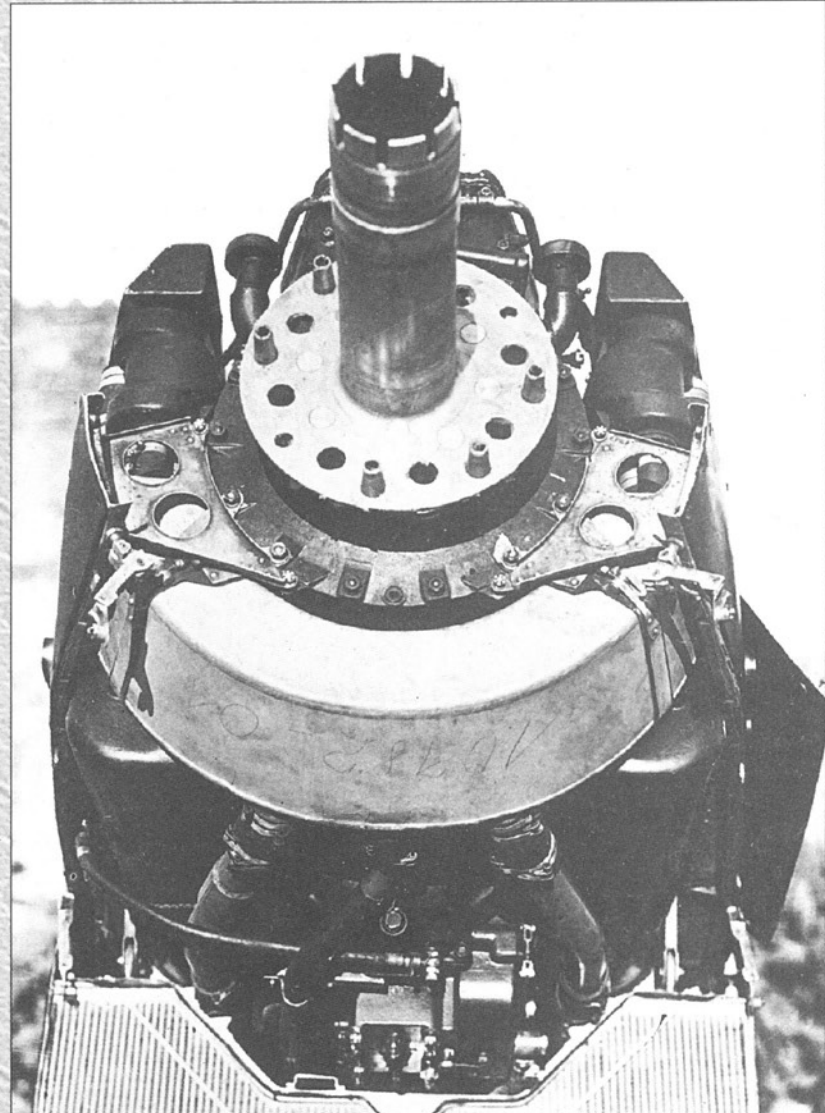
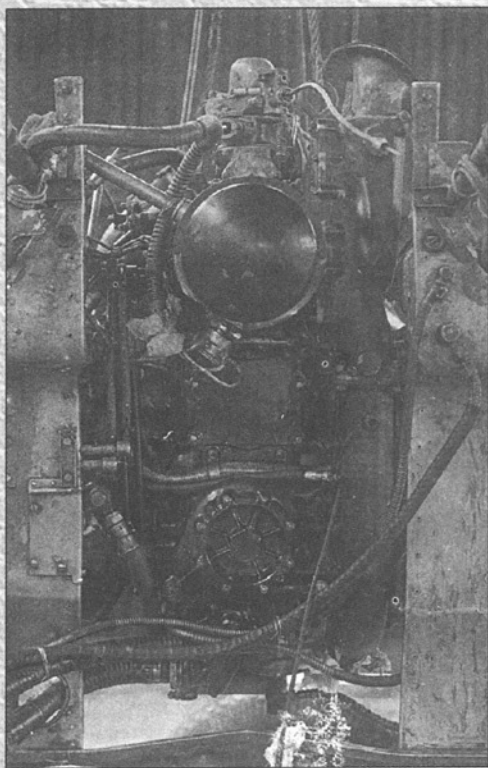


Вид на силовую установку 3/4 сзади.
Rear view of the engine.

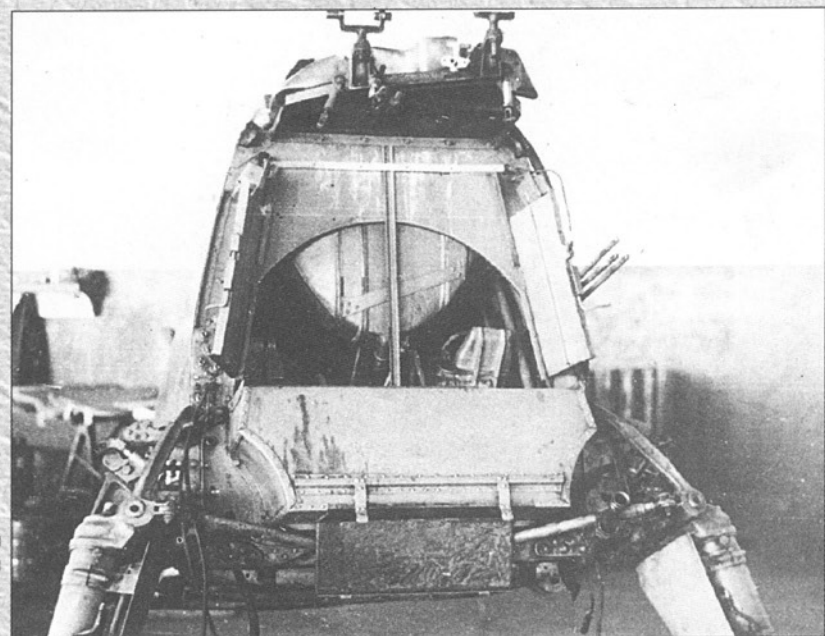


**Вид на бак системы водяного охлаждения.
Бак связан с двигателем через сепараторы
пара.**
Engine cooling system water tank.

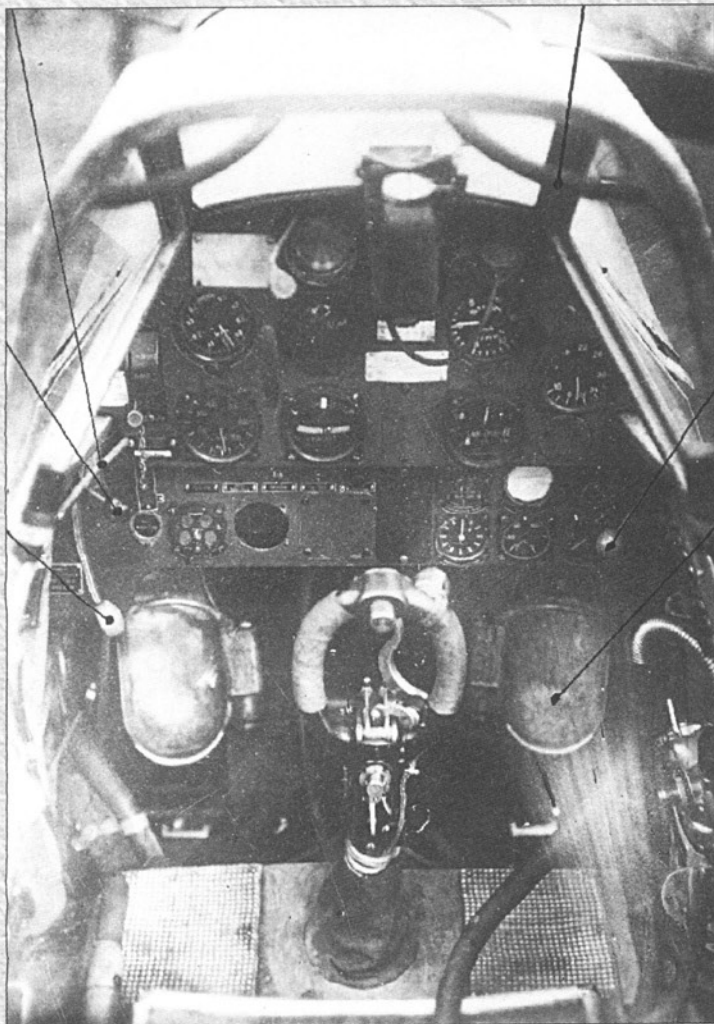
**Вид на двигатель сзади.
Engine rear view.**



**Носовая часть двигателя с установленным баком системы водяного
охлаждения. Внизу виден пластинчатый радиатор.**
Front view of the powerplant with radiator installed.

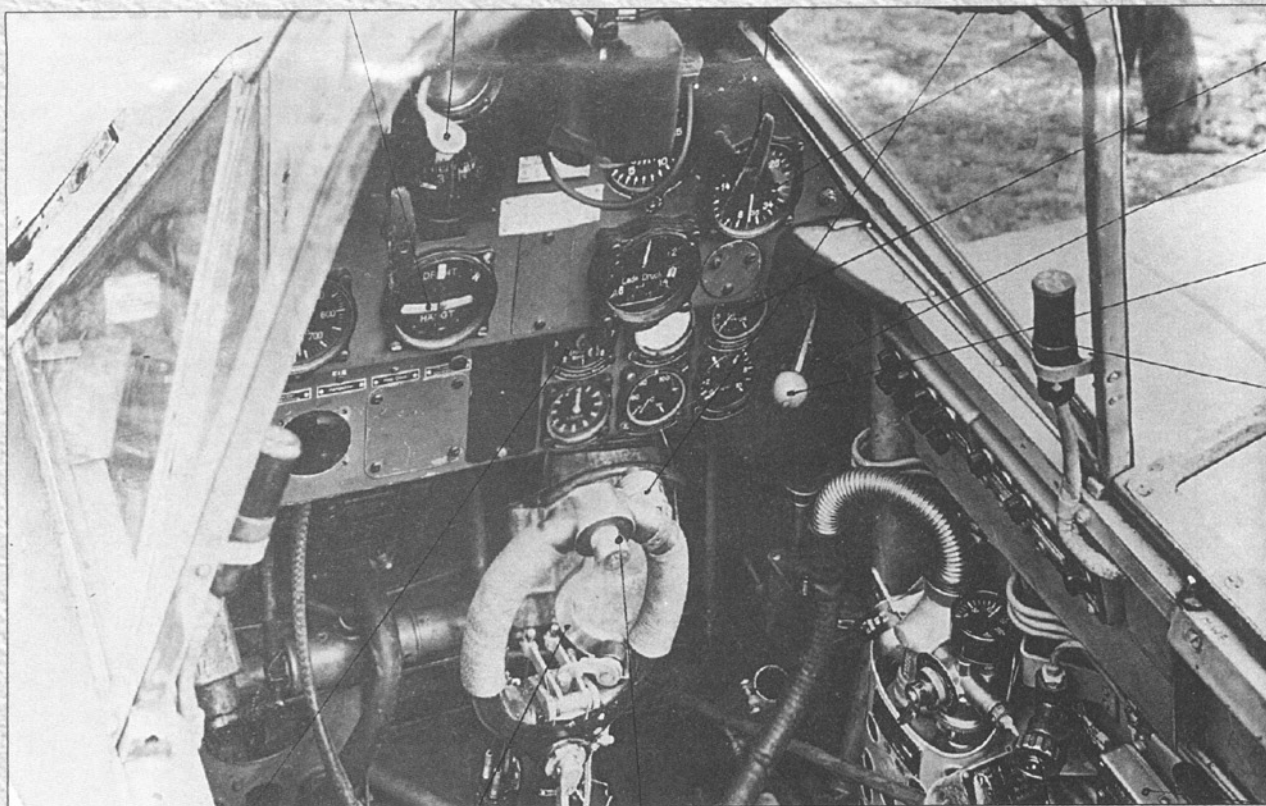


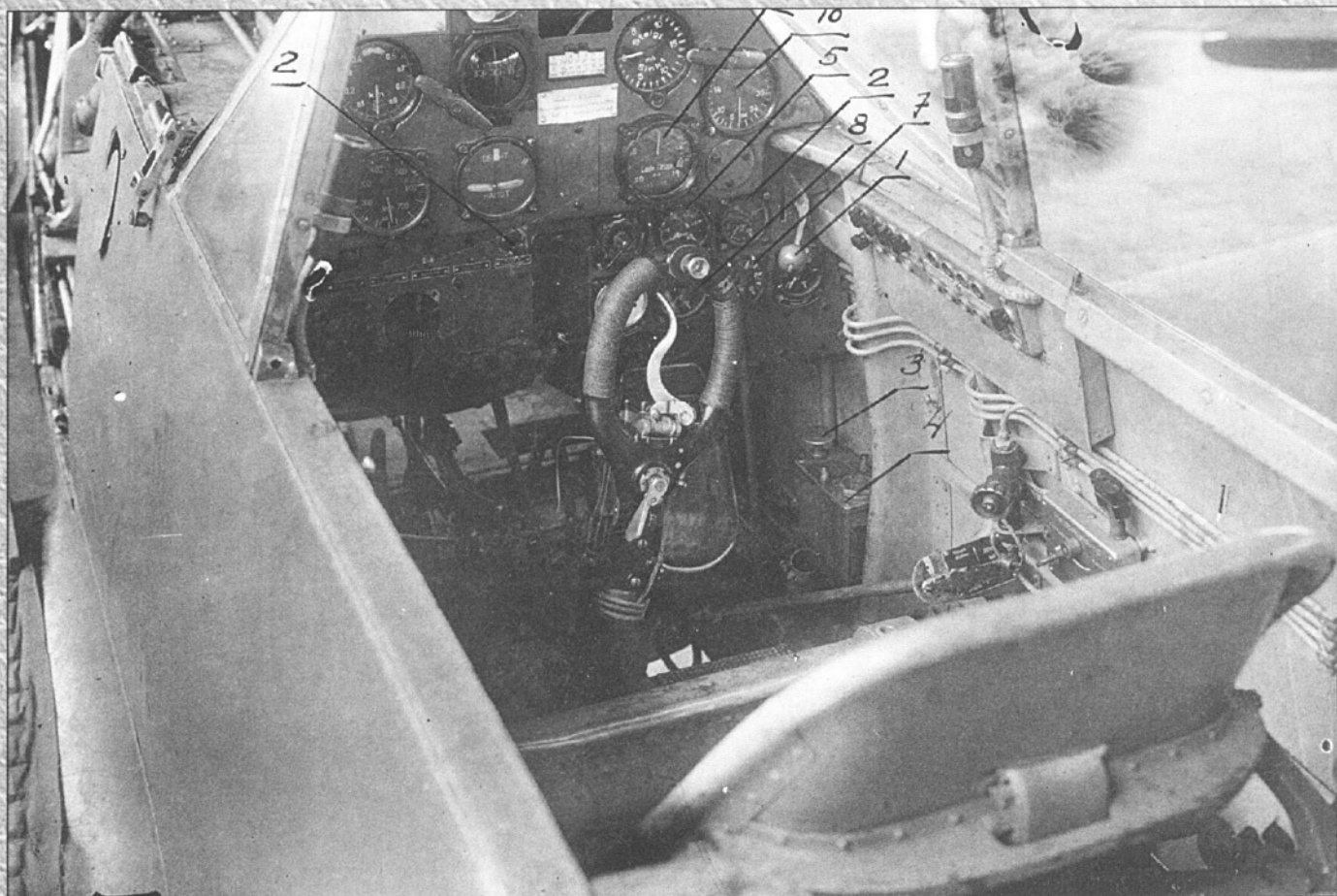
**Вид на фюзеляж со снятым двигателем. Видны
педали ногового управления и яйцевидная
нижняя часть маслобака.**
Front view of the airframe with engine removed.



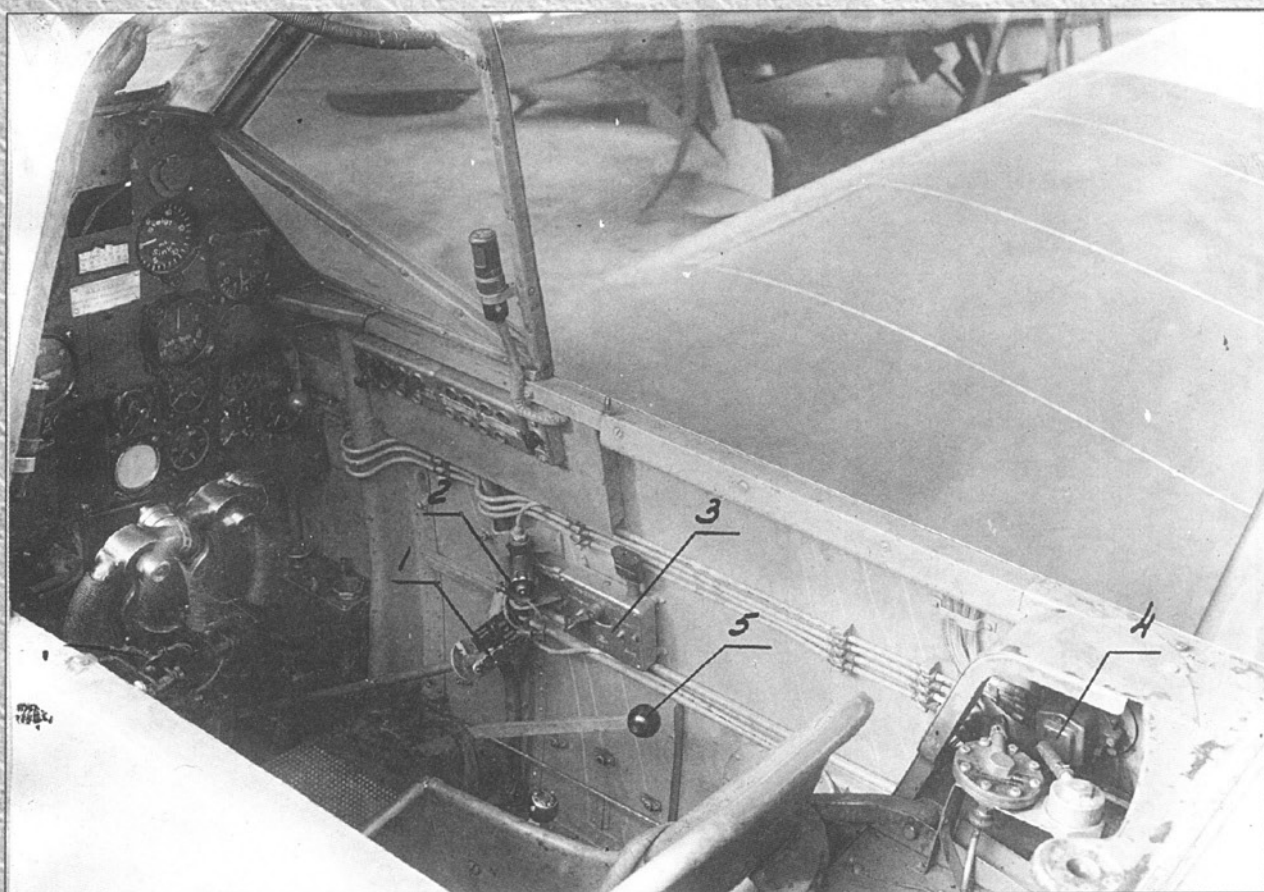
Интерьер кабины. В верхней части видны рукоятки за которые берется пилот при посадке в самолет.
Instrument panel view. Note the cockpit exiting handles on the canopy frame.

Интерьер кабины с установленным на правом борту кислородным оборудованием. На боковинах козырька пилота видны цилиндрические лампы ультрафиолетового освещения приборной доски в ночных полетах.
Cocpit interior with oxygen equipment installed.

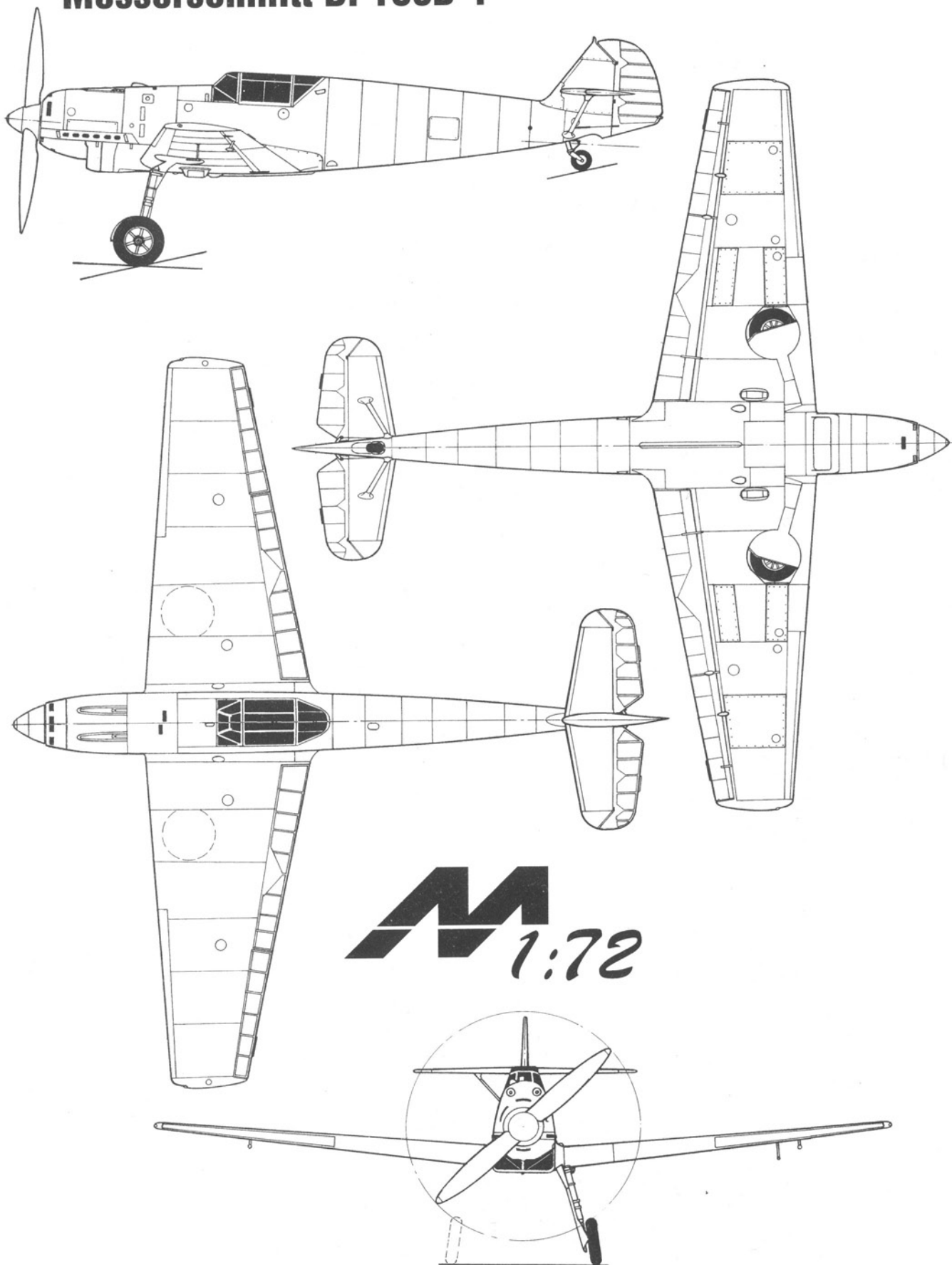




Интерьер кабины пилота. Ручка управления типа «калач» с рычагом управления тормозами и гашеткой.
The cockpit interior. Note the early type control column with brake and gun button.

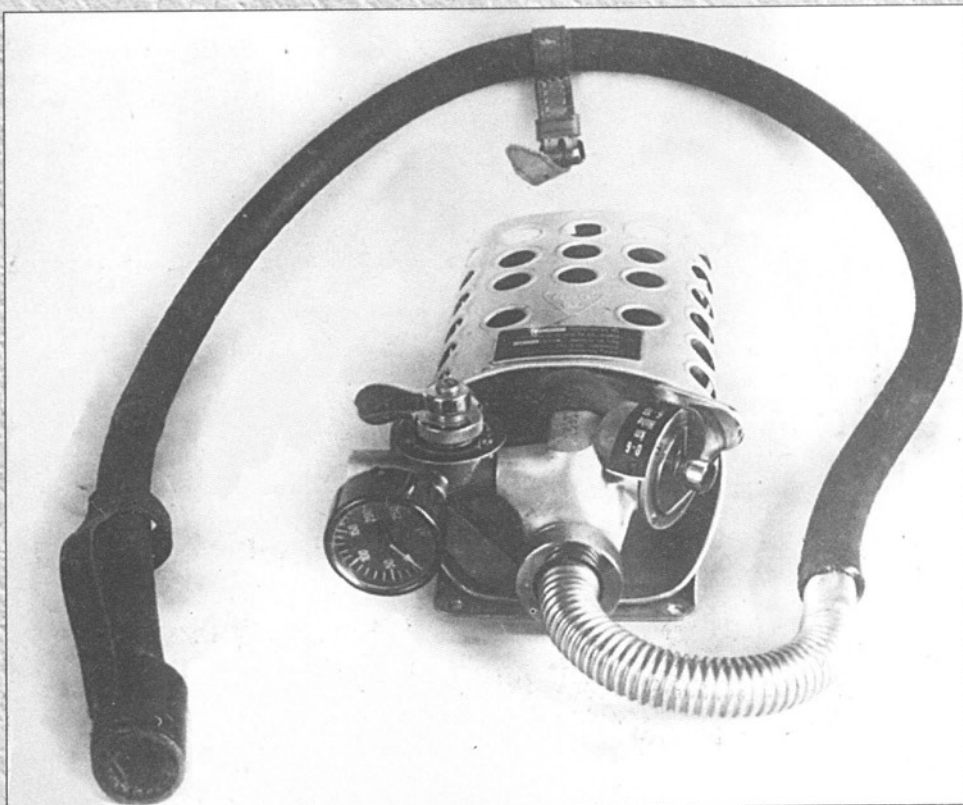


Messerschmitt Bf 109B-1



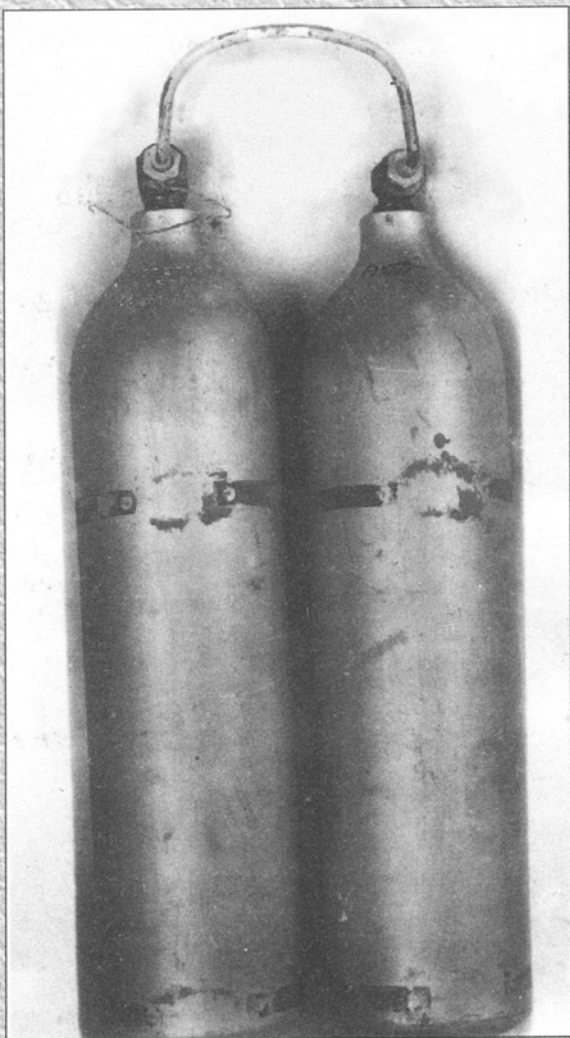
Кислородный прибор Draeger устанавливался в то время также на He51. Изготовлен в феврале 1937 г.

The Draeger oxygen unit was manufactured in February 1937.

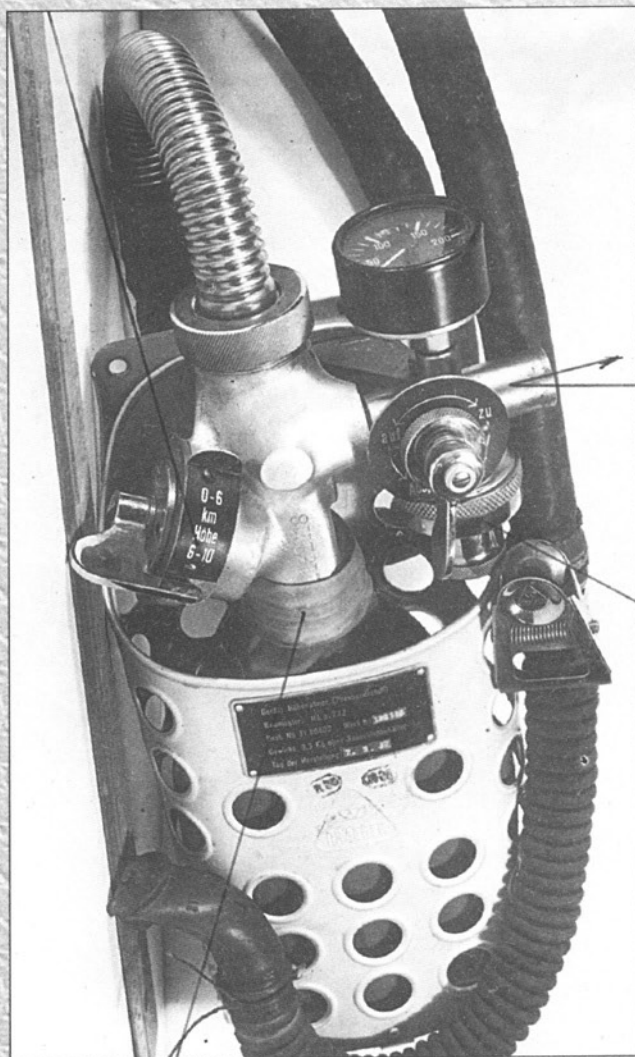


Кислородные баллоны емкостью по 2 литра устанавливались под багажником.

The oxygen bottles of 2 l capacity each were installed behind the seat.



Редуктор и манометры кислородного прибора.
Oxygen unit valve and pressure gage.

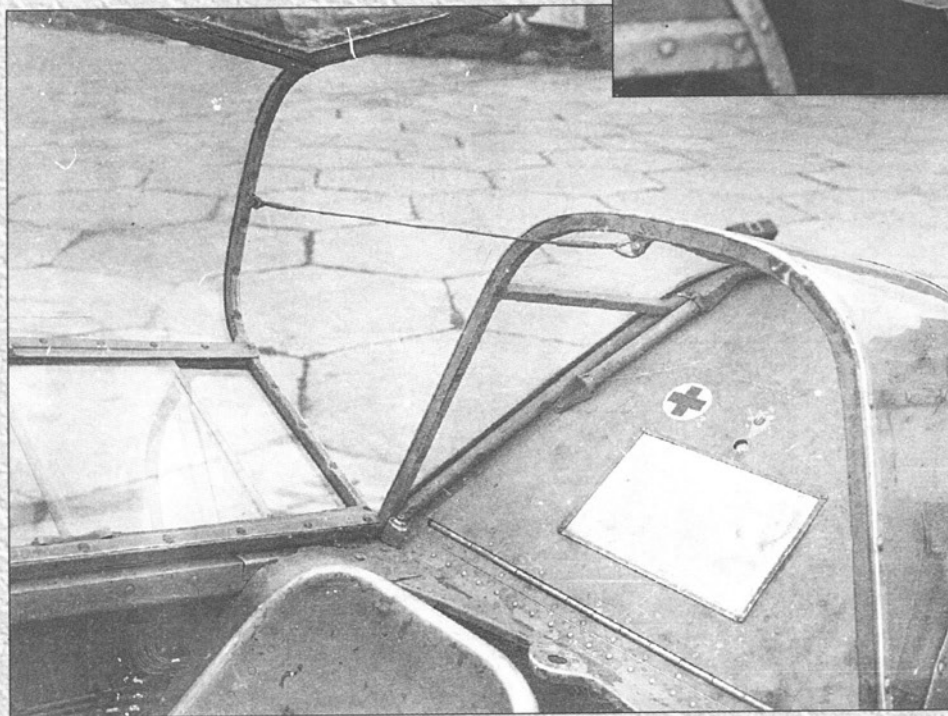
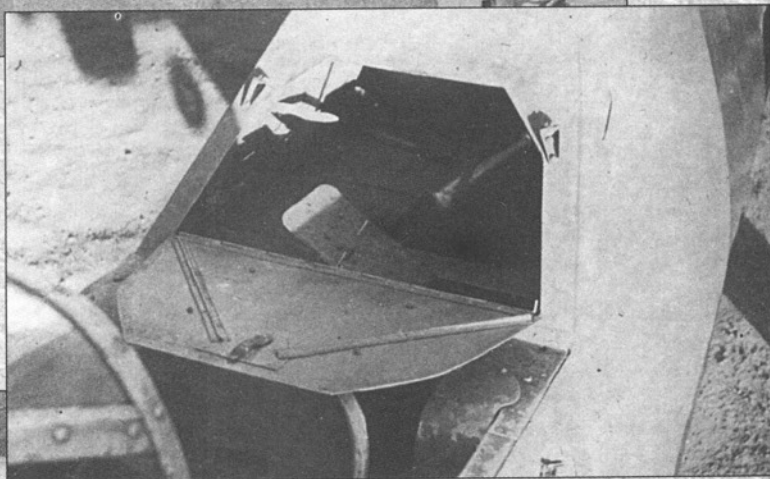


Вид на заднюю часть пилотской кабины с красным крестом в белом круге, указывающим местонахождение аптечки.

Aft view of the cockpit. The red cross shows the first aid kit location.

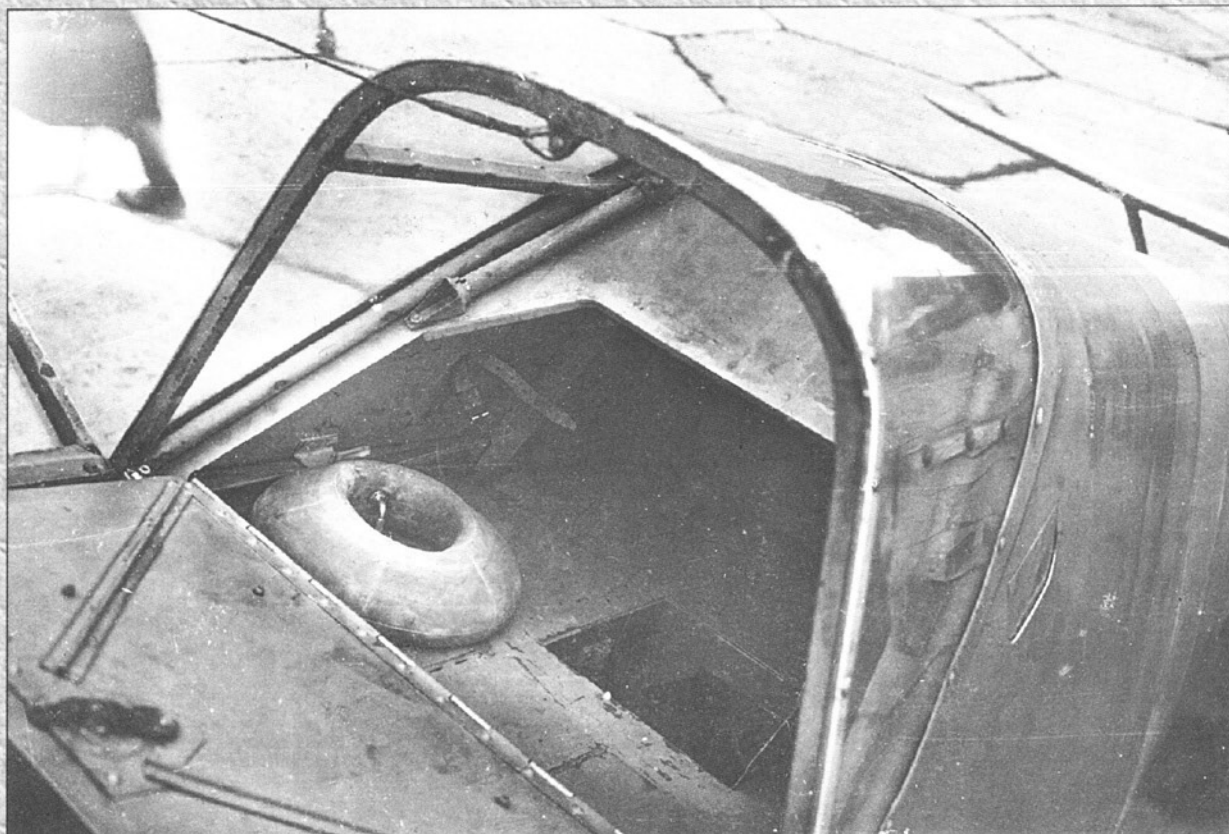


Багажник, обычно идентифицируемый как «аптечка».
Luggage compartment.

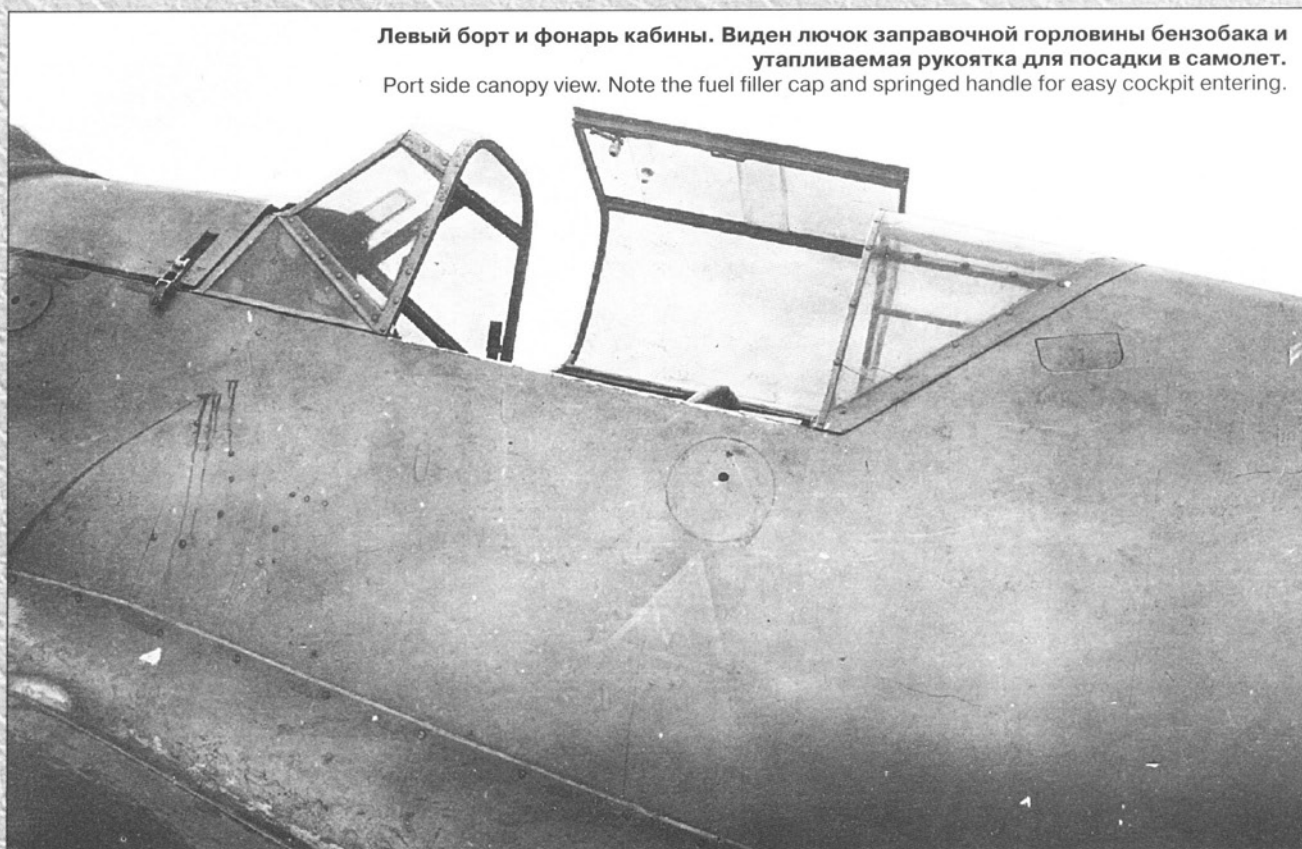


Тросик, являющийся ограничителем открытия фонаря, одновременно являлся частью системы аварийного сброса фонаря.

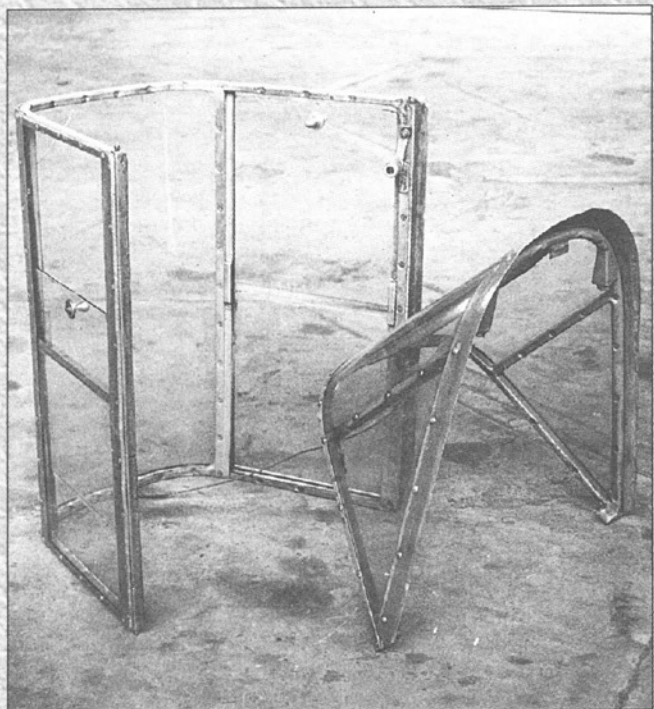
The canopy travel limiting rope also worked as a part of canopy emergency jettison system.



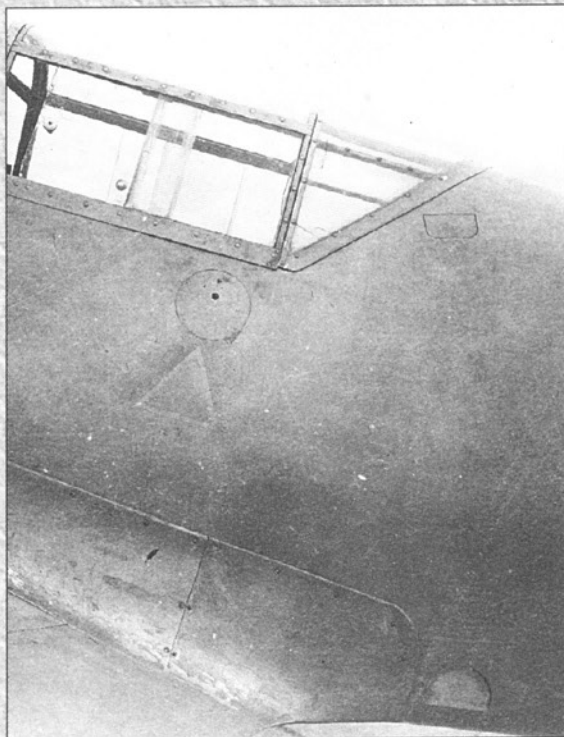
Багажный отсек открыт. Видно гнездо установки аккумулятора. Цилиндр чуть выше открытого отсека на правом борту является пружиной, выталкивающей заднюю часть фонаря при его аварийном сбросе.
Note the battery well in the luggage compartment and canopy jettison cylinder in upper corner.



Левый борт и фонарь кабины. Виден лючок заправочной горловины бензобака и утапливаемая рукоятка для посадки в самолет.
Port side canopy view. Note the fuel filler cap and springed handle for easy cockpit entering.



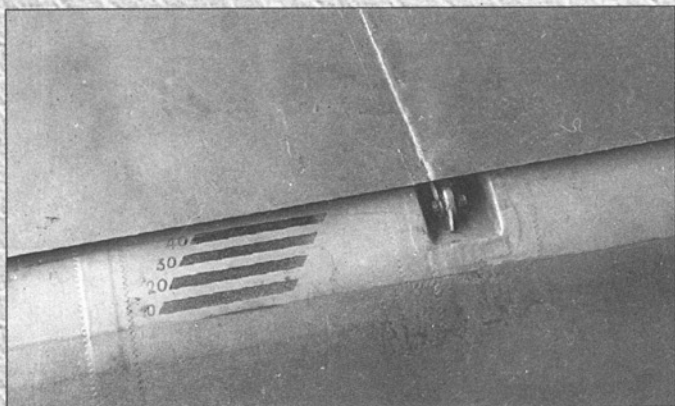
Фонарь кабины после аварийного сброса.
The cockpit canopy.



Зализ крыла и подножка для поднятия в кабину.
The wing root and springed footstep.

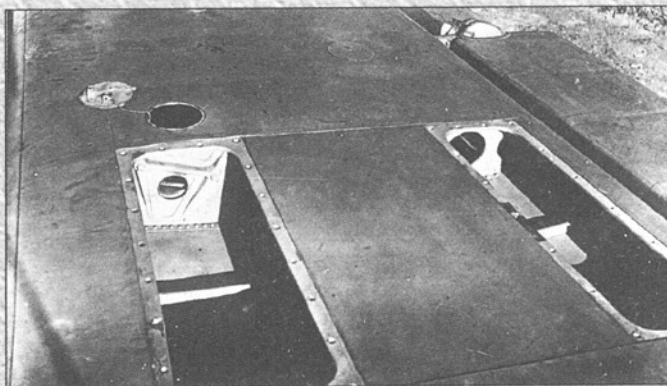
Опробование двигателя пилотом Розановым в Испании. На правом борту: верхний лючок (закрыт) - розетка наземного аккумулятора, нижний лючок (открыт) - штуцер зарядки кислородных баллонов.
Konstantin Rozanov starts up the Bf.109 engine during tests in Spain.





Метки положения закрылка, которые пилот видел из кабины.

The flap position indicating marks visible from the cockpit.

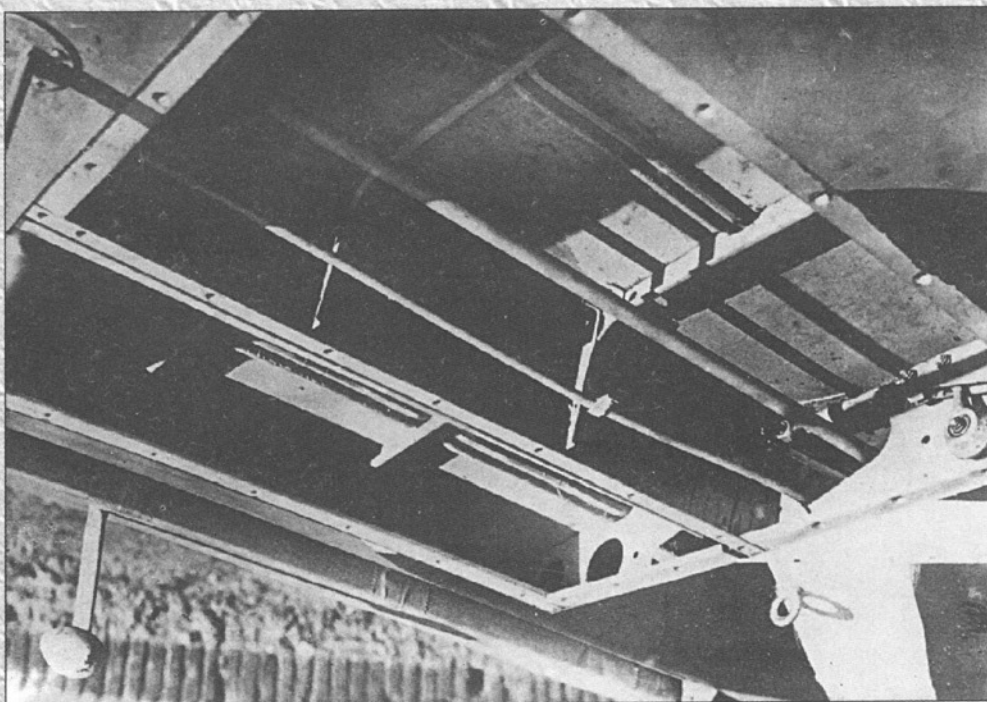


Малые эксплуатационные люки на нижней поверхности крыла сняты.

The wing with access hatches removed.

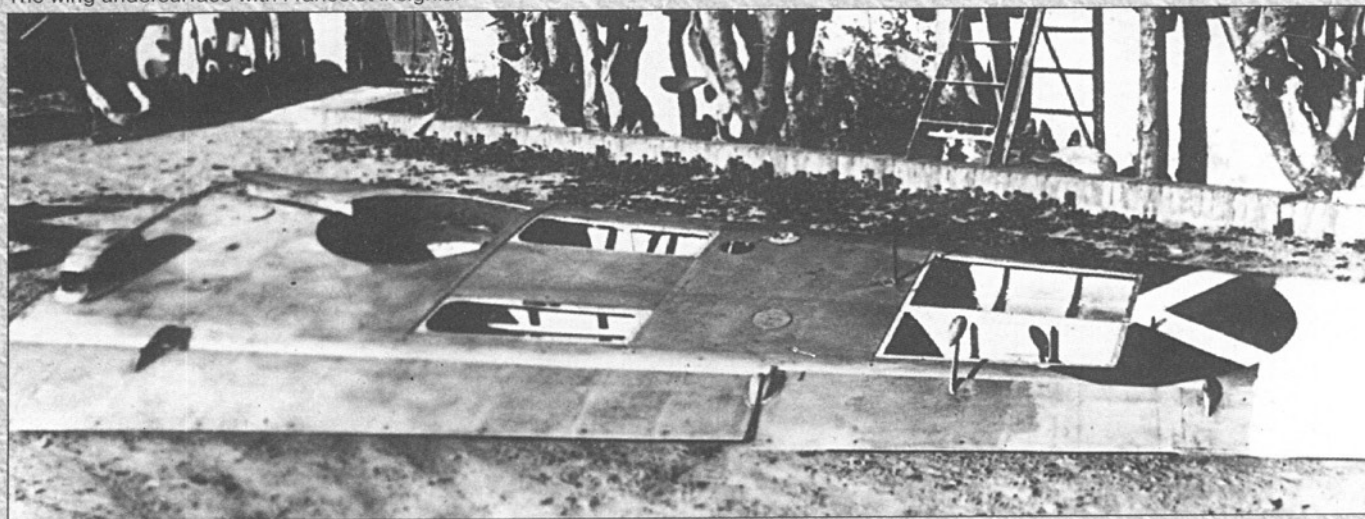
Большой эксплуатационный люк на нижней поверхности крыла снят. Видно ушко швартовки самолета на земле.

The wing structure access hatch.



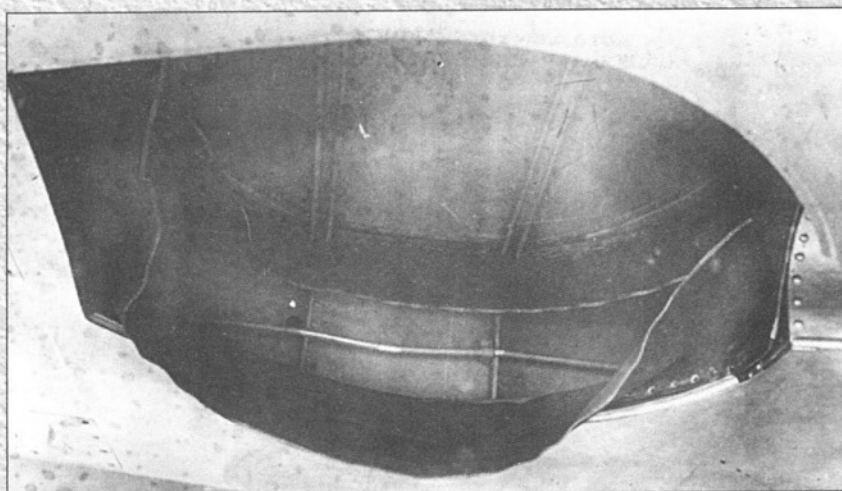
Нижняя поверхность крыла. Оознавательные знаки франкистских ВВС еще не смыты.

The wing undersurface with Francoist insignia.



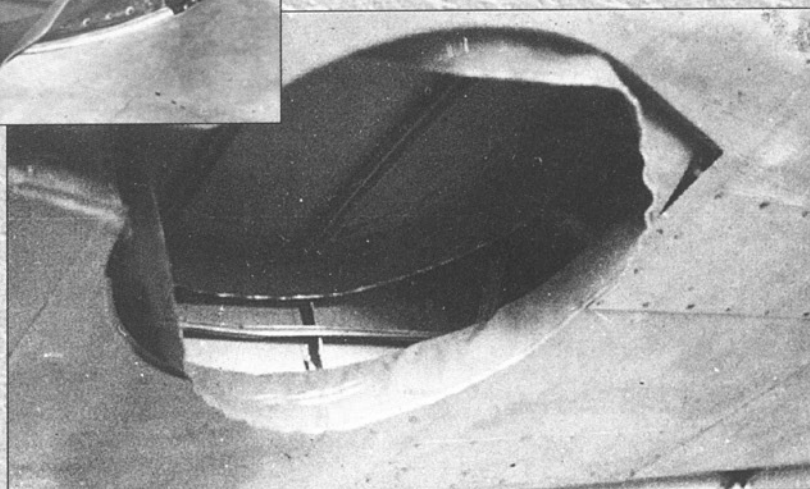


Общий вид шасси. Отмечено ушко для замка, фиксирующего шасси в убранном положении.
Undercarriage legs.



Колесная ниша с кожаным чехлом и застёжкой «молния».

The wheel well close-up view. Note the leather cover with zipper.



Застежка «молния» открыта для осмотра внутреннего пространства крыла.

The zipper opened to show wing structure



Щиток ноги шасси.

The undercarriage door.

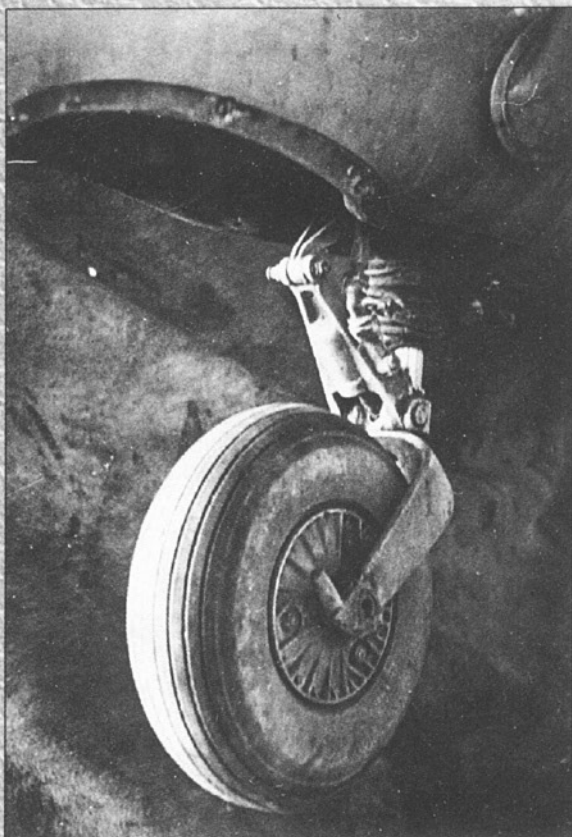
Колесо с приставленной линейкой длиной 600 мм.

The main wheel with 600-mm ruler.



Костыльное полуубираемое колесо.

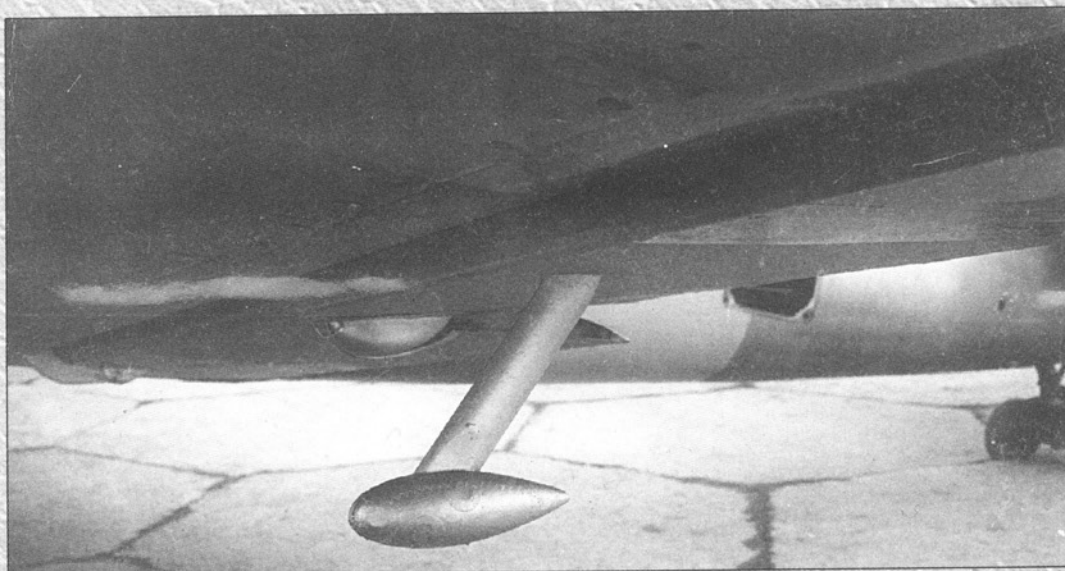
The tail wheel.



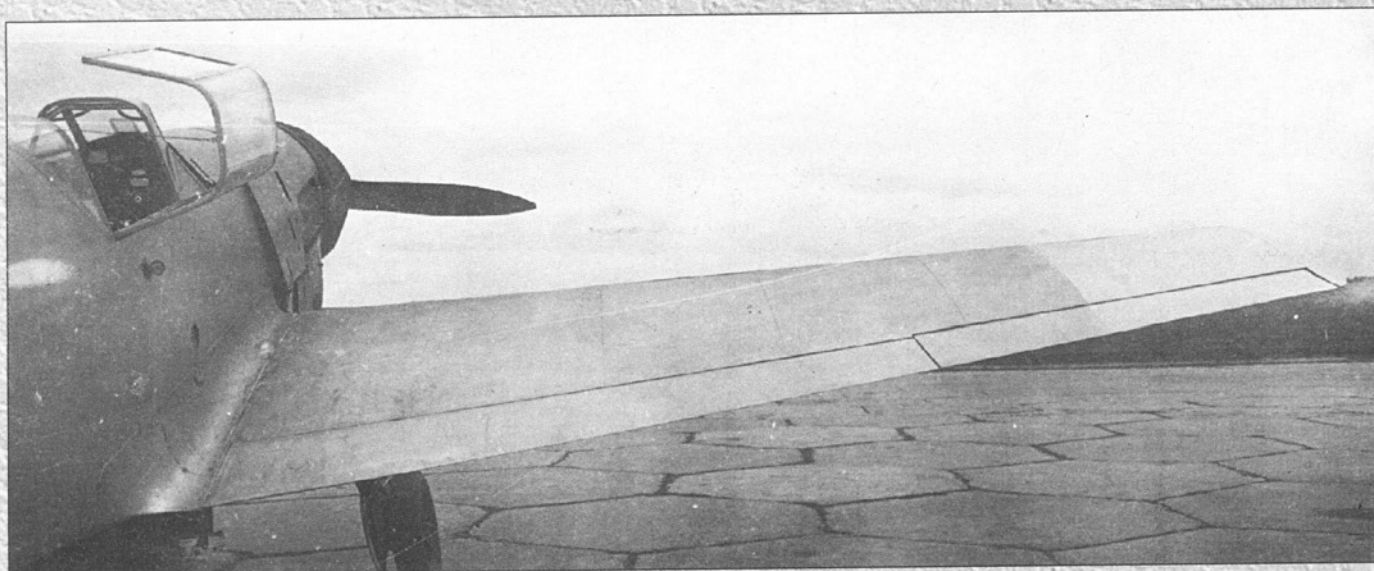
Вид «в профиль» на колесо, стойку и щиток шасси.

Another view of the u/c leg

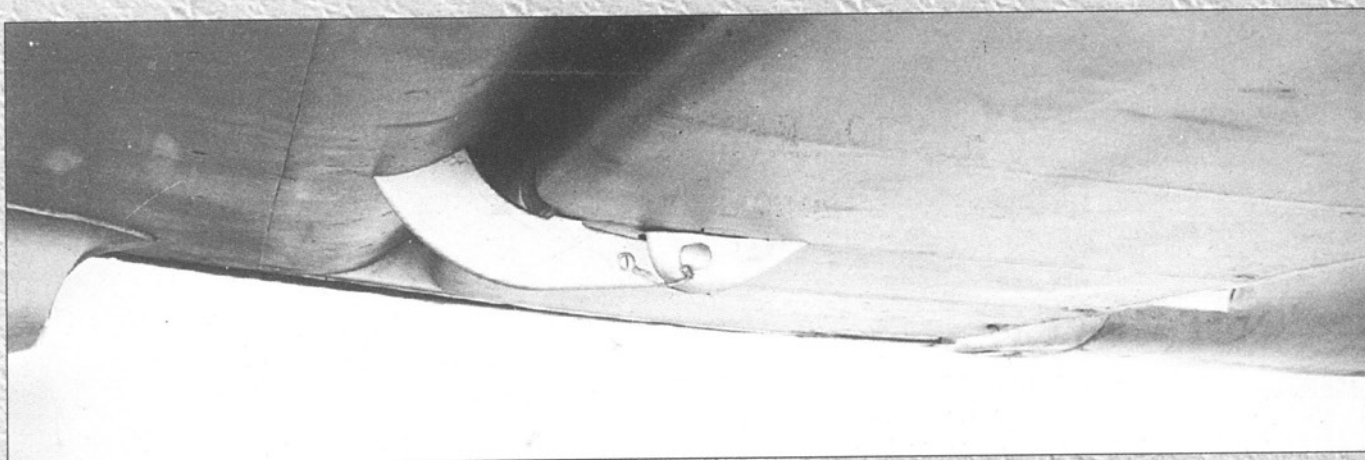




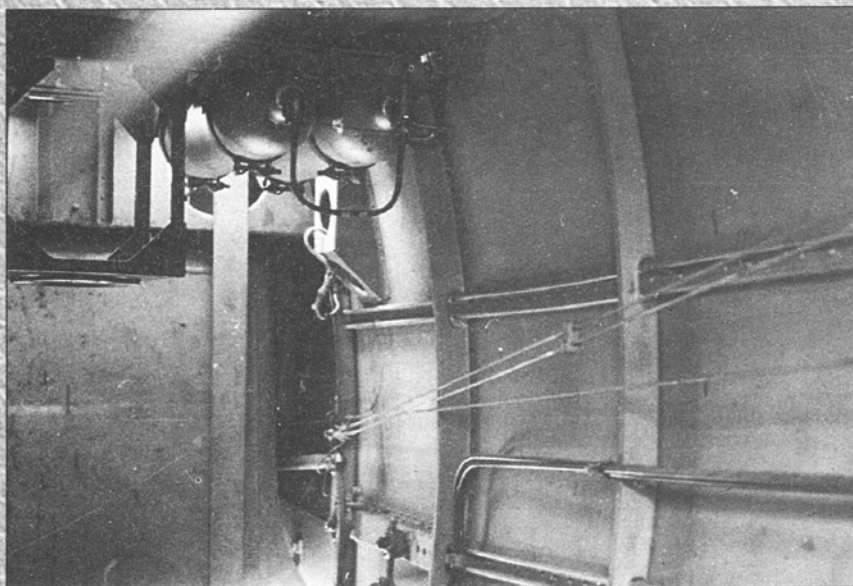
Весовой балансир элерона.
Aileron balance horn.



Вид на закрылок и элерон в нейтральном положении.
The flap in neutral position.



Кронштейн подвески закрылка.
The flap attachment.

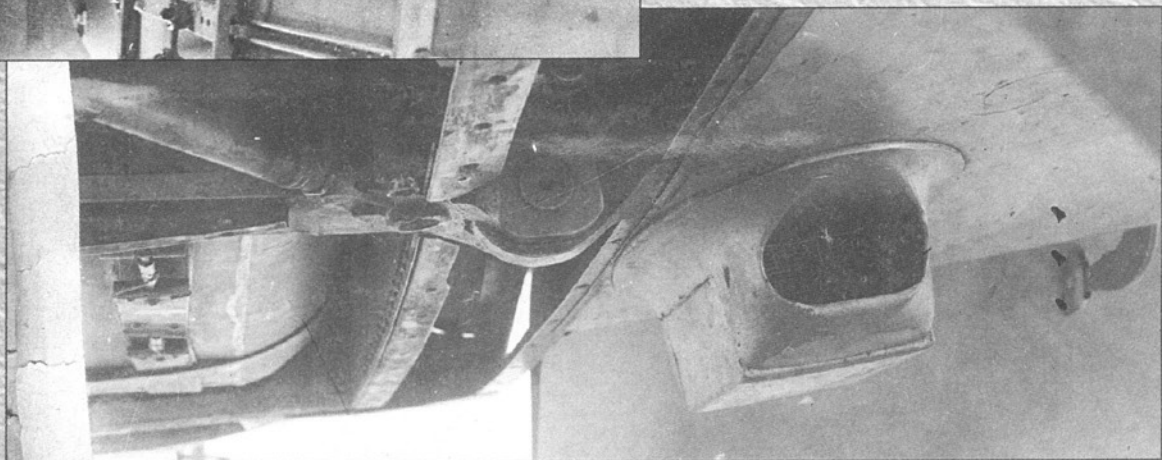


Вид на интерьер фюзеляжа через лючок в левом борту. Видны кислородные баллоны, постаменты аккумулятора и бензобак.

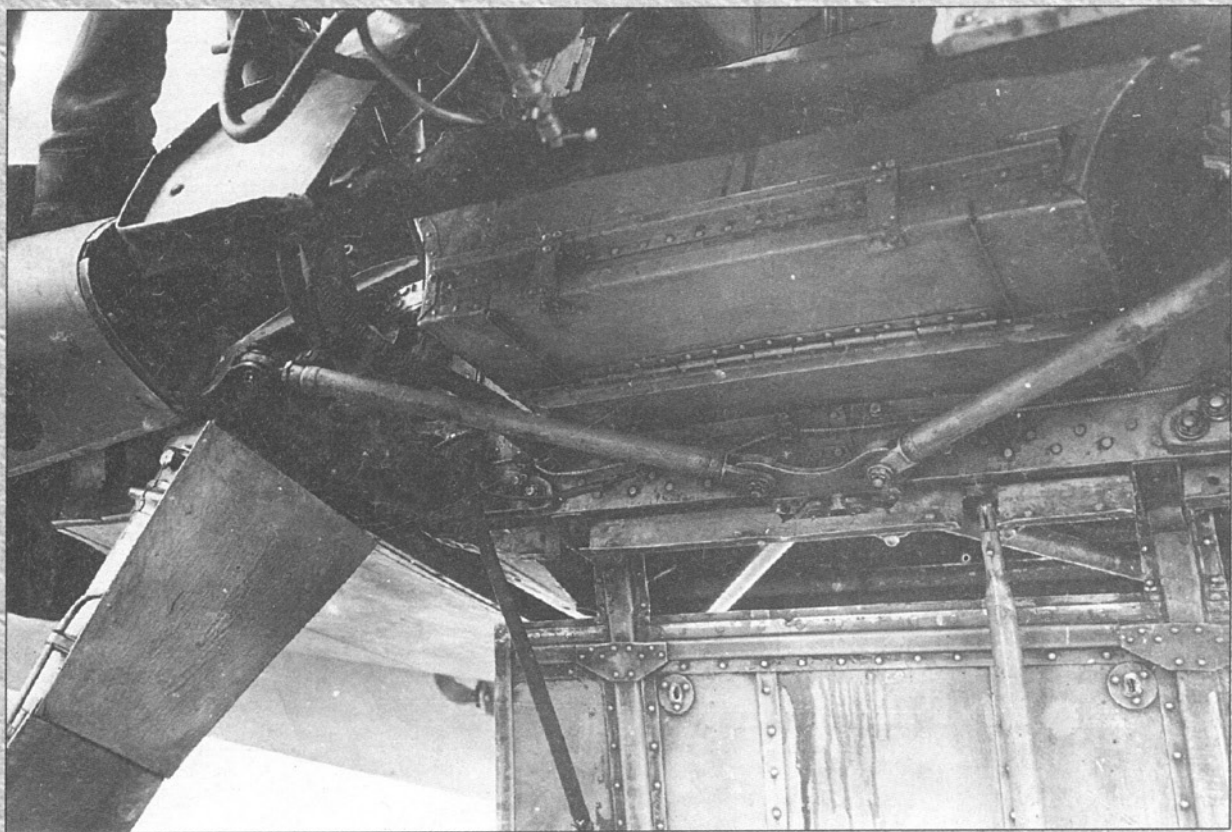
Close-up view of the fuselage structure through the port side access hatch. Note the oxygen bottles, battery support and fuel tank.

Обтекатель маслорадиатора и задний узел крепления крыла. Узел выступал за контуры общей поверхности и «обтекался» каплеобразной выколоткой.

The oil cooler. Note that the wing attachment point overlapped the wing section so a small drop-like fairing was needed to locate it.



Вид на нижнюю часть фюзеляжа и патронные ящики
Lower portion of the fuselage with ammo boxes.



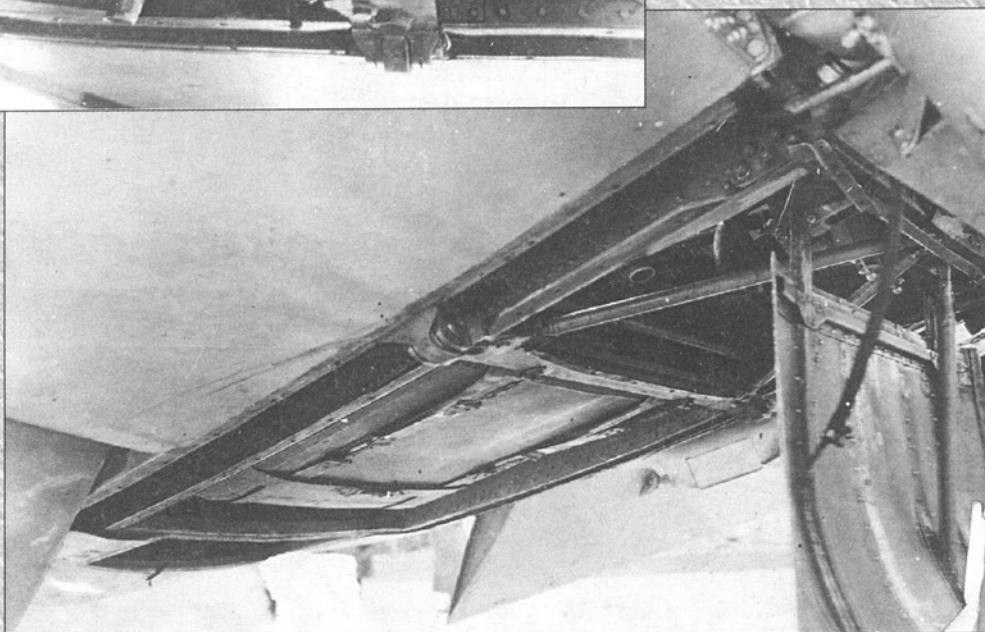


**Нижняя центральная часть
фюзеляжа с фрагментом
бензобака.**

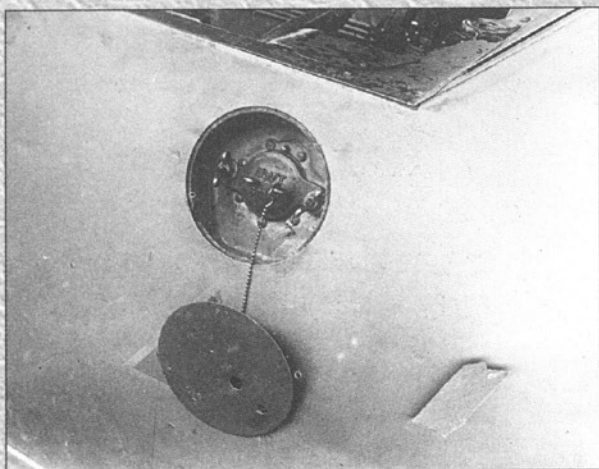
Lower center part of the fuselage with fragment of the fuel tank visible.

**Нижняя панель фюзеляжа
снята. Виден люк для доступа
в хвостовую часть.**

Lower fuselage pannel removed revealing the rear fuselage access hatch.

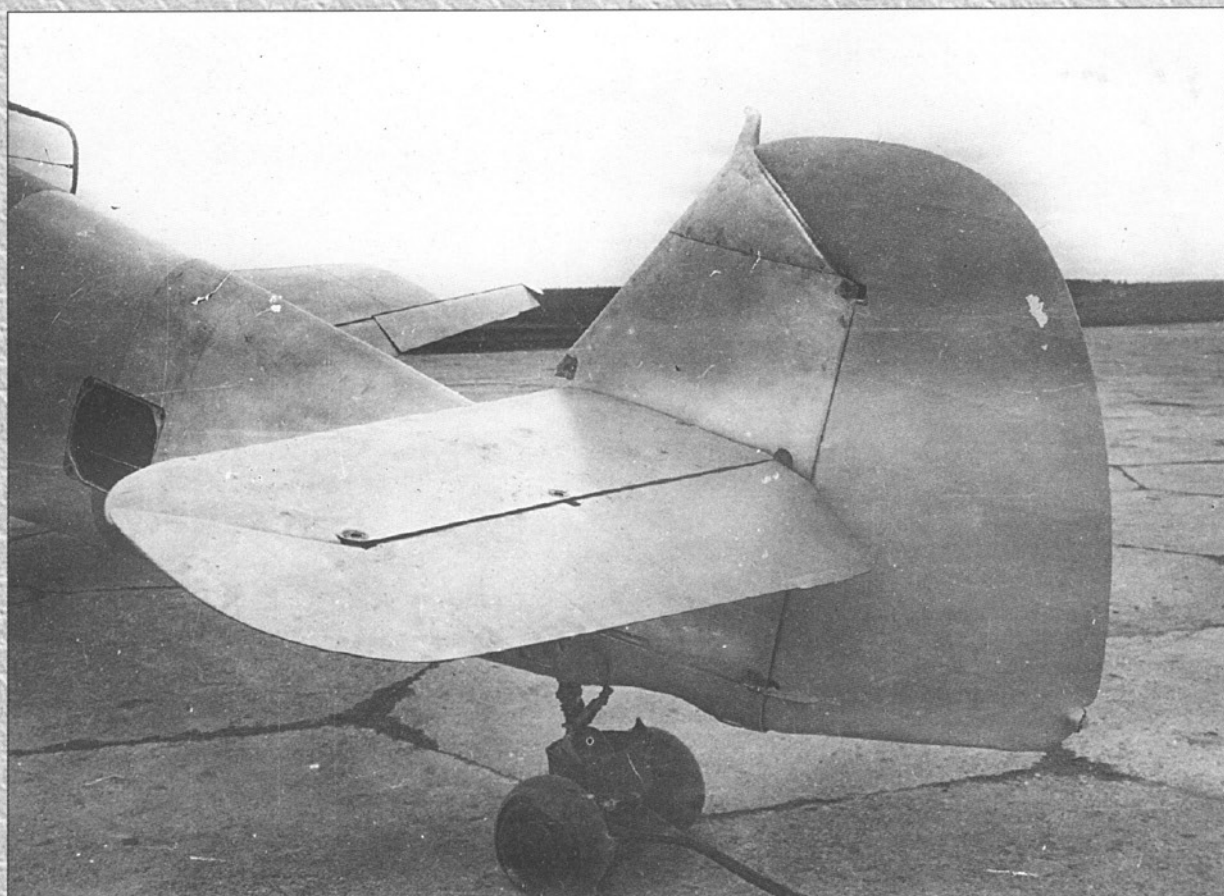


Крышка заливной горловины бензобака.
Fuel filler cap.



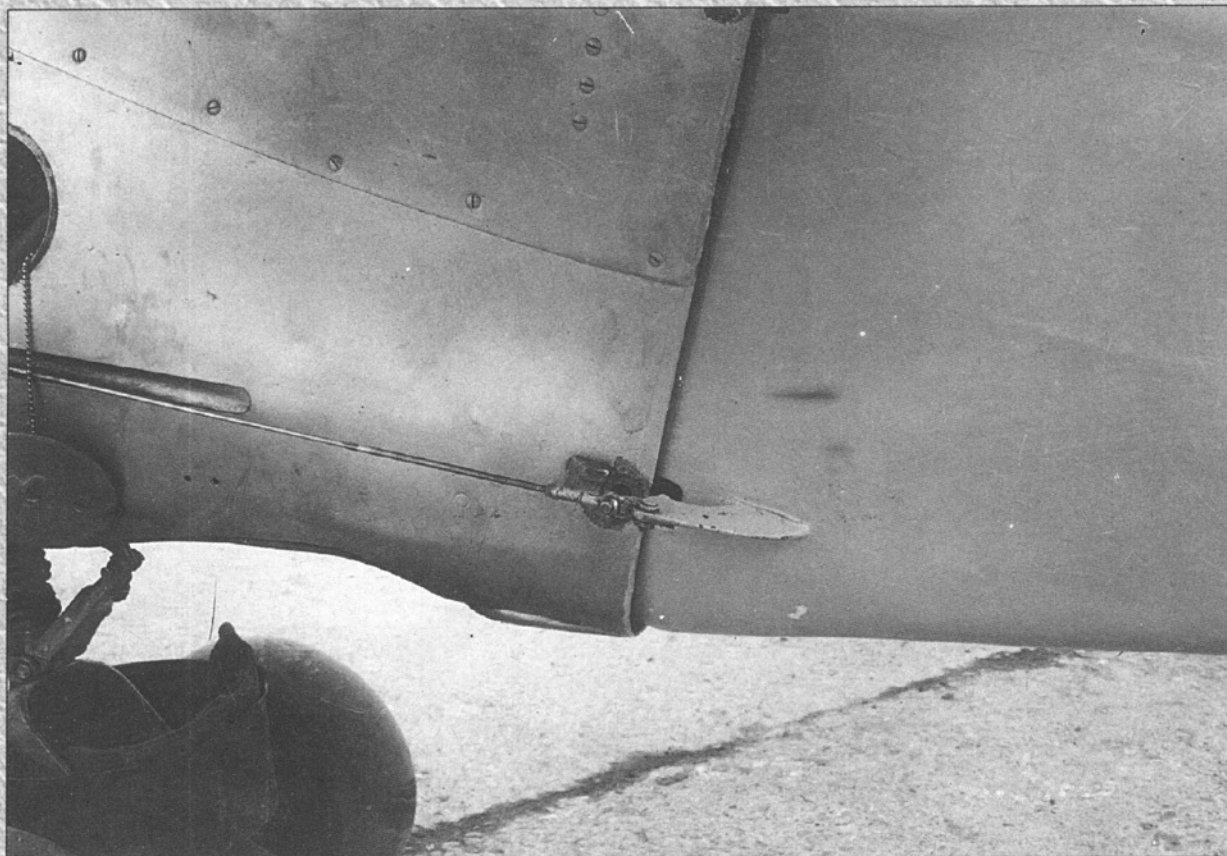
**Узел крепления шасси. Виден
хомут крепления створки шасси.**
Undercarriage leg attachment.





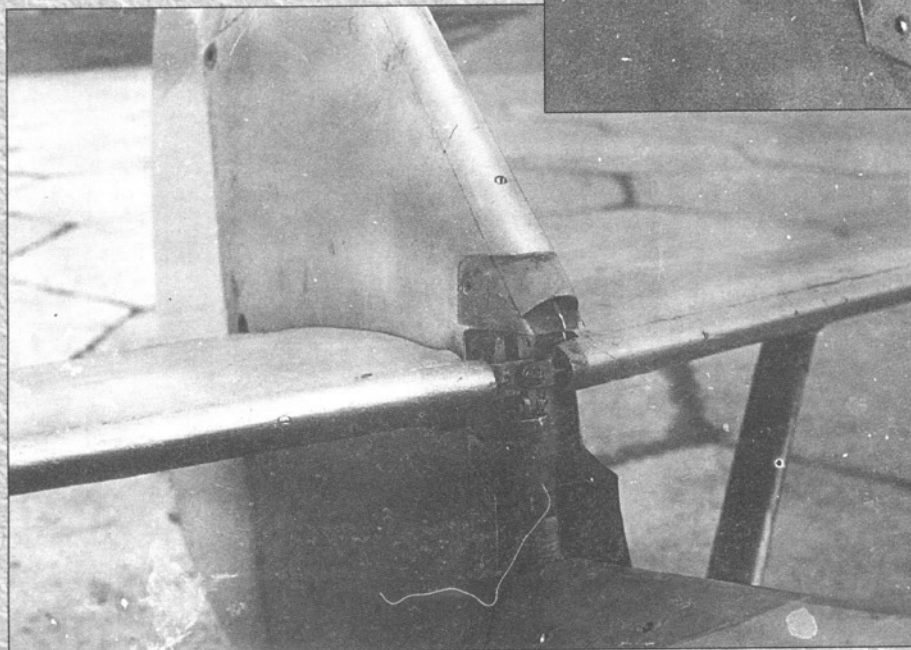
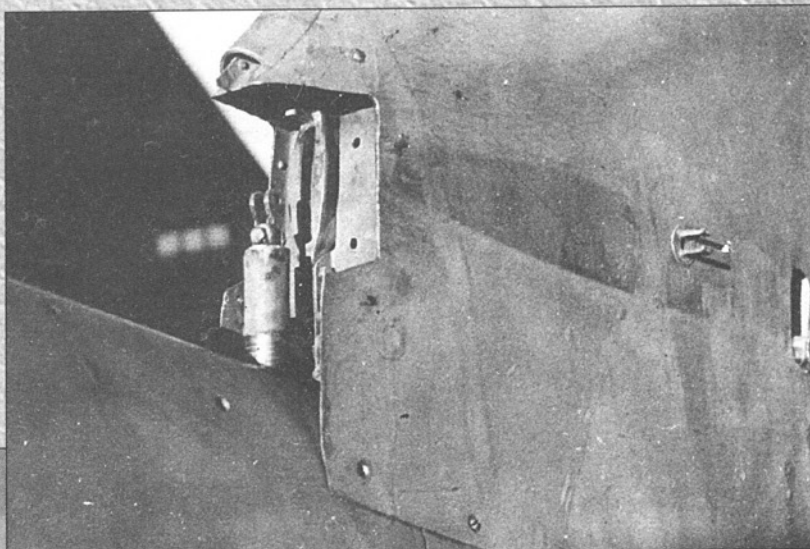
Хвостовое оперение. На киле виден фрагмент антенного устройства (данный самолет радио не имел).
 The rear portion of the aircraft. Note the aerial support (this Bf109 was without radio).

Кабанчик руля поворота. Видны выколотки в фюзеляже для подхода тросов управления.
 Close-up view of the rudder control linkage.



Киль со снятым стабилизатором и
обтекателем.

The fin with the front shroud removed.



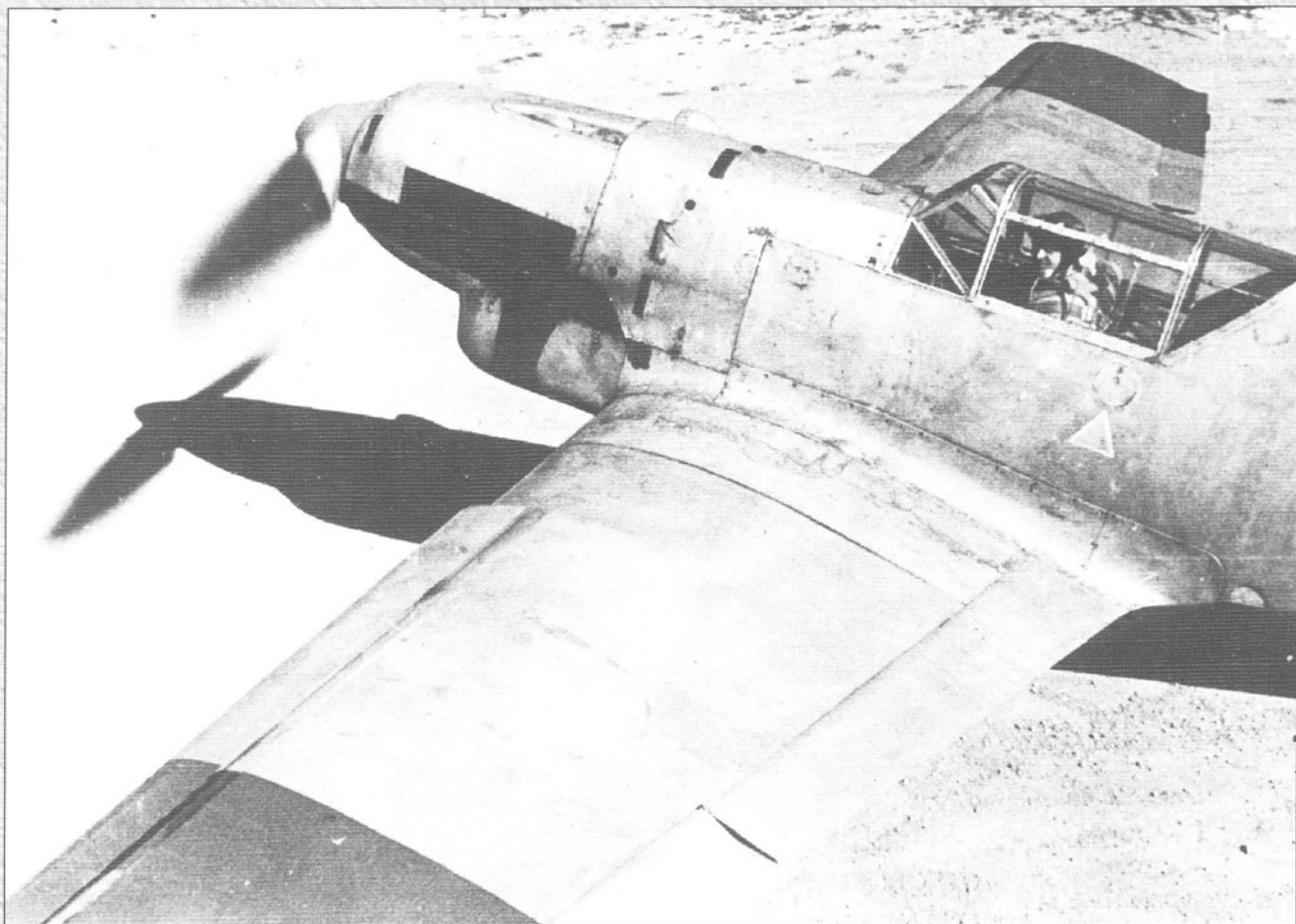
Механизм изменения угла установки
стабилизатора, являвшийся слабым
местом первых серийных машин и
ставший причиной аварий.

Stabiliser adjustment mechanism

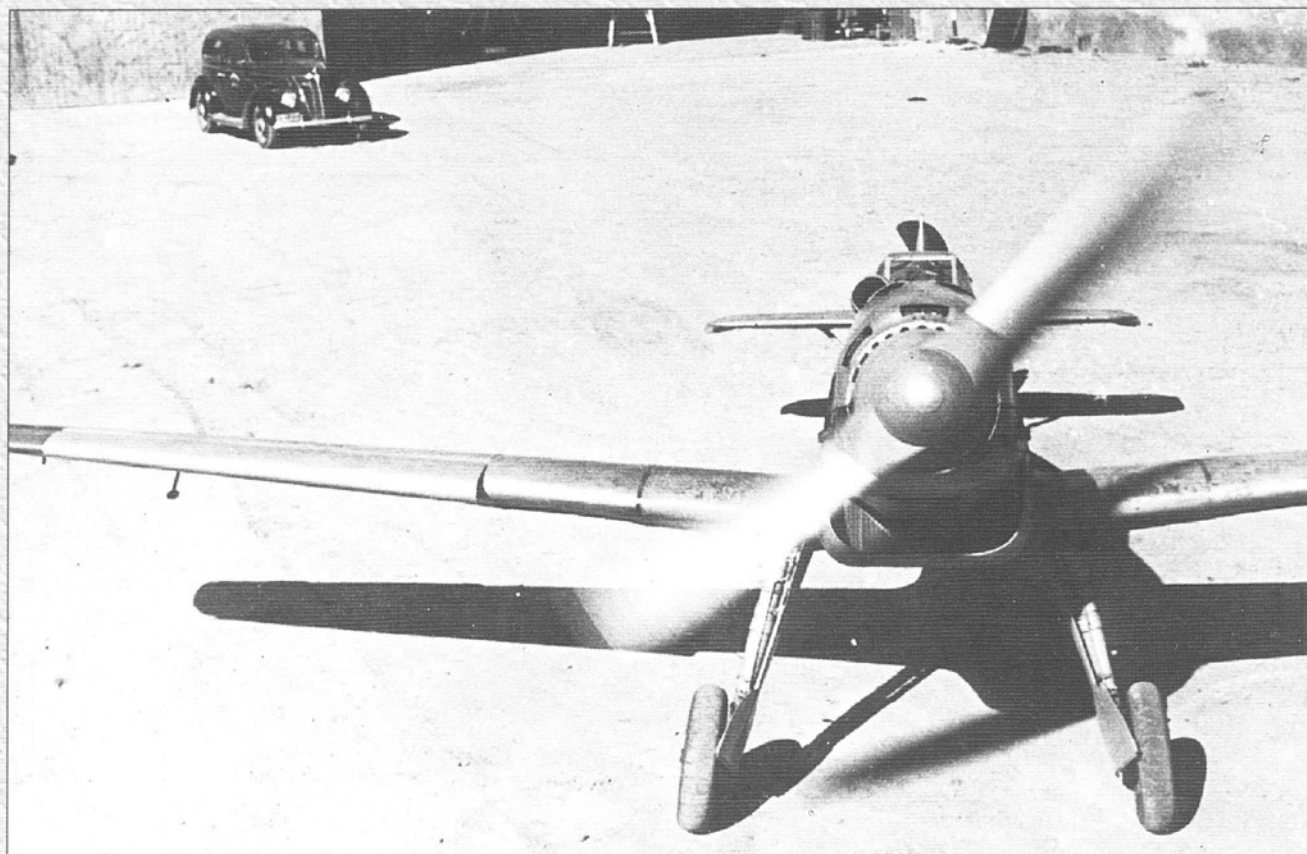


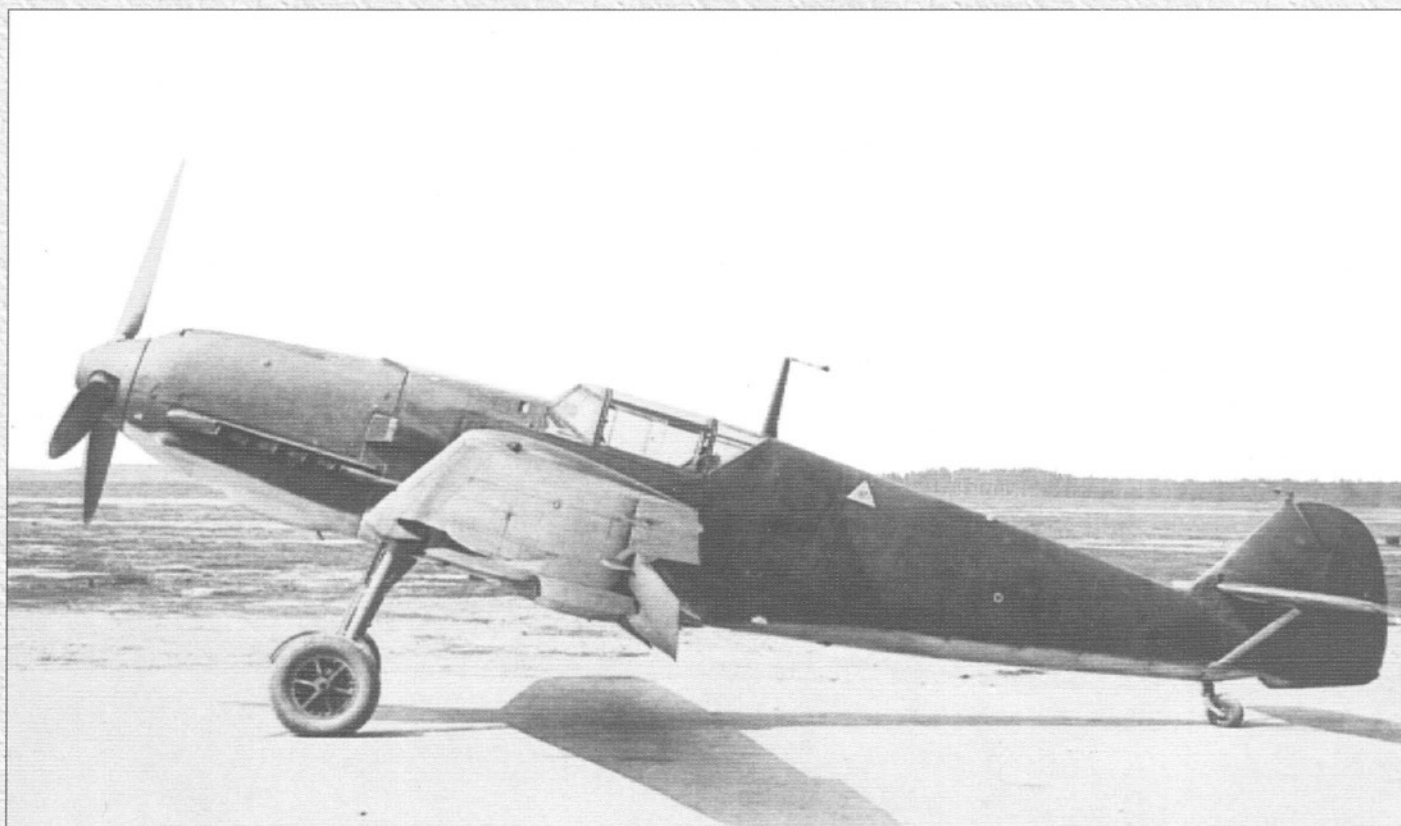
Последний снимок
Bf. 109. На заднем
плane виден
самолетный ангар,
ставший
впоследствии
известным, как один
из ангаров
авиационного музея в
Монино.

The last photoraph of the
Bf. 109 in Monino.



Французский летчик Константин Розанов впервые запускает мотор «Мессершмитта», захваченного республиканцами. На самолет нанесены опознавательные знаки Испанской республики.
Konstantin Rozanov starts up the Bf109B-1 engine. Republican Air Force insignia is already applied on the aircraft.





Перед самой войной СССР закупил в Германии образцы новейшей авиационной техники и в их числе — этот Bf 109E. В Советском Союзе машина была облетана, и наши летчики убедились, что со времен испанской войны «Мессершмитт» сильно изменился.

Just before the WW II the new Messerschmitt Bf 109E was purchased in Germany. The tests showed that the Bf 109 significantly changed but this is another story.

