

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

75

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ  
ГЕРМАНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ  
**ALBATROS**



В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ





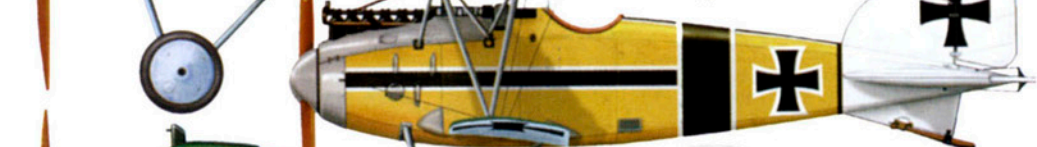
1. «Альбатрос» D II D.1724/16 лейтенанта Карла Эмиля Шаффера, Jasta 11, начало 1917 г.

2. «Альбатрос» D II обер лейтенанта Стефана Курмайера, Jasta 2, 1916 г.



3. «Альбатрос» D III лейтенанта Германа Фроммгерца, Jasta 2, 1917 г.

4. «Альбатрос» D III Герхарда Биссинга, Jasta 2, лето 1917 г.



5. «Альбатрос» D III лейтенанта Вернера Фосса, Jasta 2, середина 1917 г.

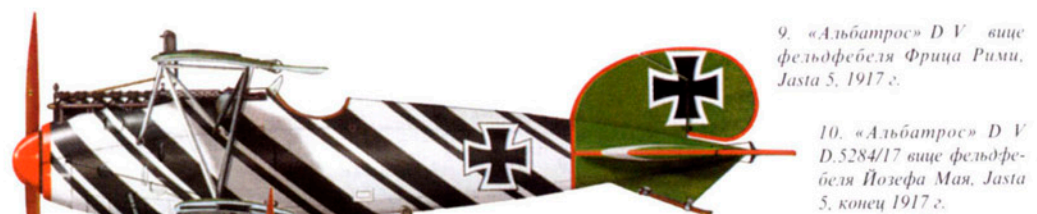
6. «Альбатрос» D III Курта Вустхоффа, Jasta 4, лето 1917 г.



7. «Альбатрос» D V унтер фельдфебеля Пауля Баумера, Jasta 5, лето 1917 г.



8. «Альбатрос» D V вице фельдфебеля Отто Кённике, Jasta 5, 1917 г.



9. «Альбатрос» D V вице фельдфебеля Фрица Рими, Jasta 5, 1917 г.

10. «Альбатрос» D V D.5284/17 вице фельдфебеля Йозефа Мая, Jasta 5, конец 1917 г.



11. «Альбатрос» D V D.1148/17 лейтенанта Ганса Адама, Jasta 6, лето 1917 г.



12. «Альбатрос» D V лейтенанта Йозефа Якоба, Jasta 7, 1917 г.



13. «Альбатрос» D V лейтенанта Алоиза Хельдмана, Jasta 10, конец 1917 г.



14. «Альбатрос» D III No 629/17 лейтенанта Карла Альменрёдера, Jasta 11, 1917 г.



15. «Альбатрос» D III лейтенанта Лотара фон Рихтгофена, Jasta 11, начало 1917 г.



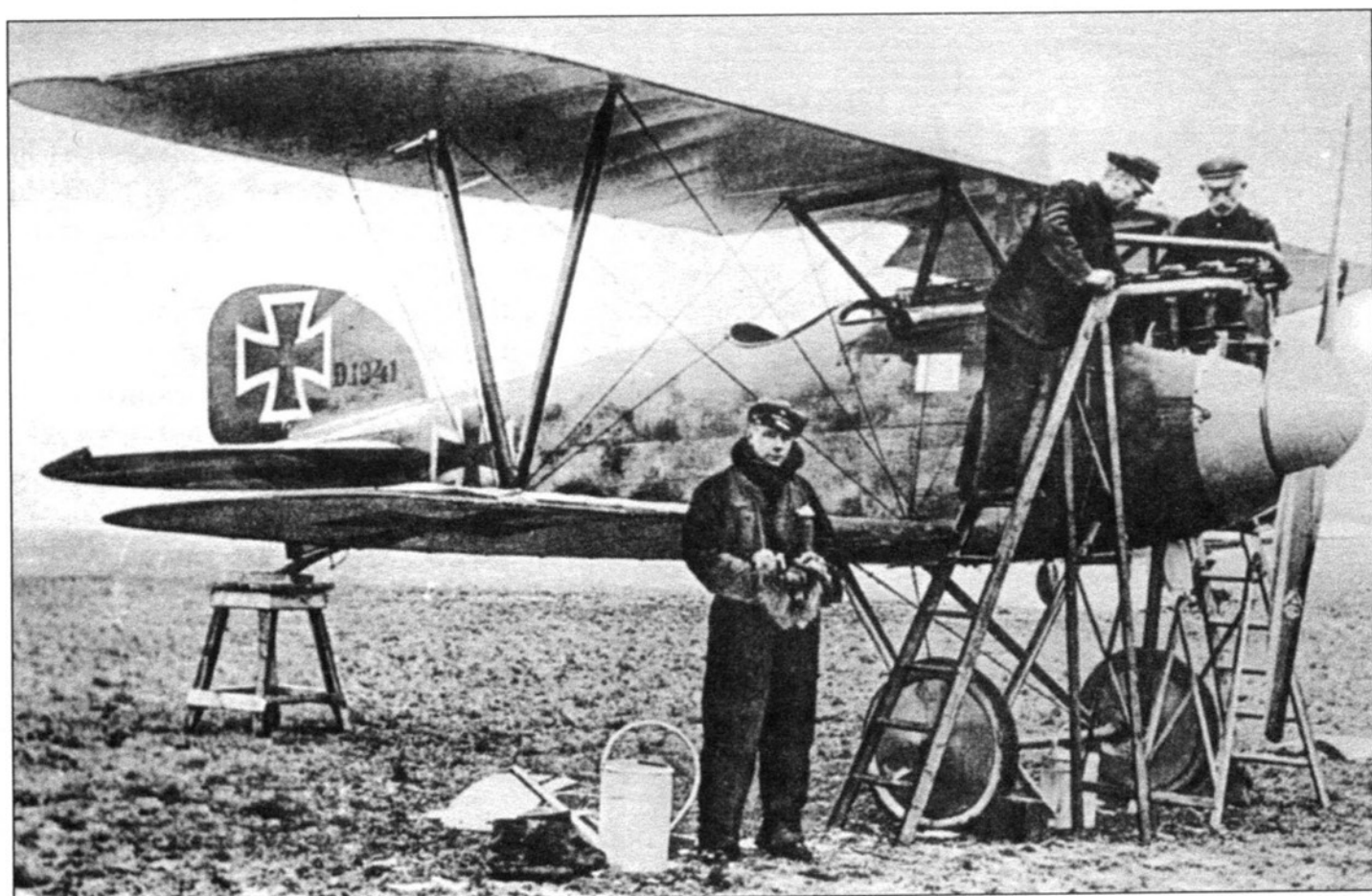
16. «Альбатрос» D V лейтенанта Карла-Августа фон Шёнбека, Jasta 11, 1917 г.

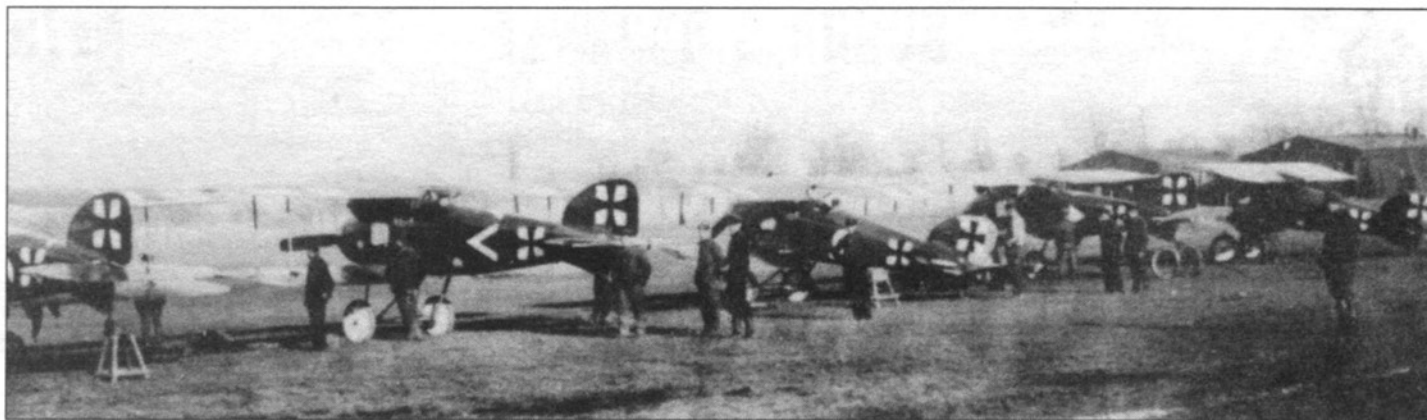


БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

# ALBATROS

В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ





*Истребители «Альбатрос» D II из Kampfstaffel 11 KG 2, снимок конца 1916 г. - начала 1917 г. Даже в это время на самолетах уже есть белые персональные эмблемы летчиков. Третий слева - истребитель Карла Шафира (D.1724/16), персональная эмблема в виде круга белого цвета частично закрыта фигурой летчика.*

### Западный фронт

Очень многие приходят в шок, узнав, что первыми нормально летавшими самолетами являлись не бипланы, а монопланы. Действительно, в начале Первой мировой войны самолеты-истребители имели всего одно крыло, то есть были монопланами. Показательно название одного из самых удачных истребителей той поры - самолета Энтони Фоккера «Eindecker», Eindecker переводится как «одно крыло».

На истребителях «Эйндеккер» многие летчики в период 1915-1916 г.г. добились впечатляющих успехов. Конечно, при оценке результативности пилотов следует учитывать саму новизну воздушного боя: как таковой тактики боевого применения самолетов-истребителей не

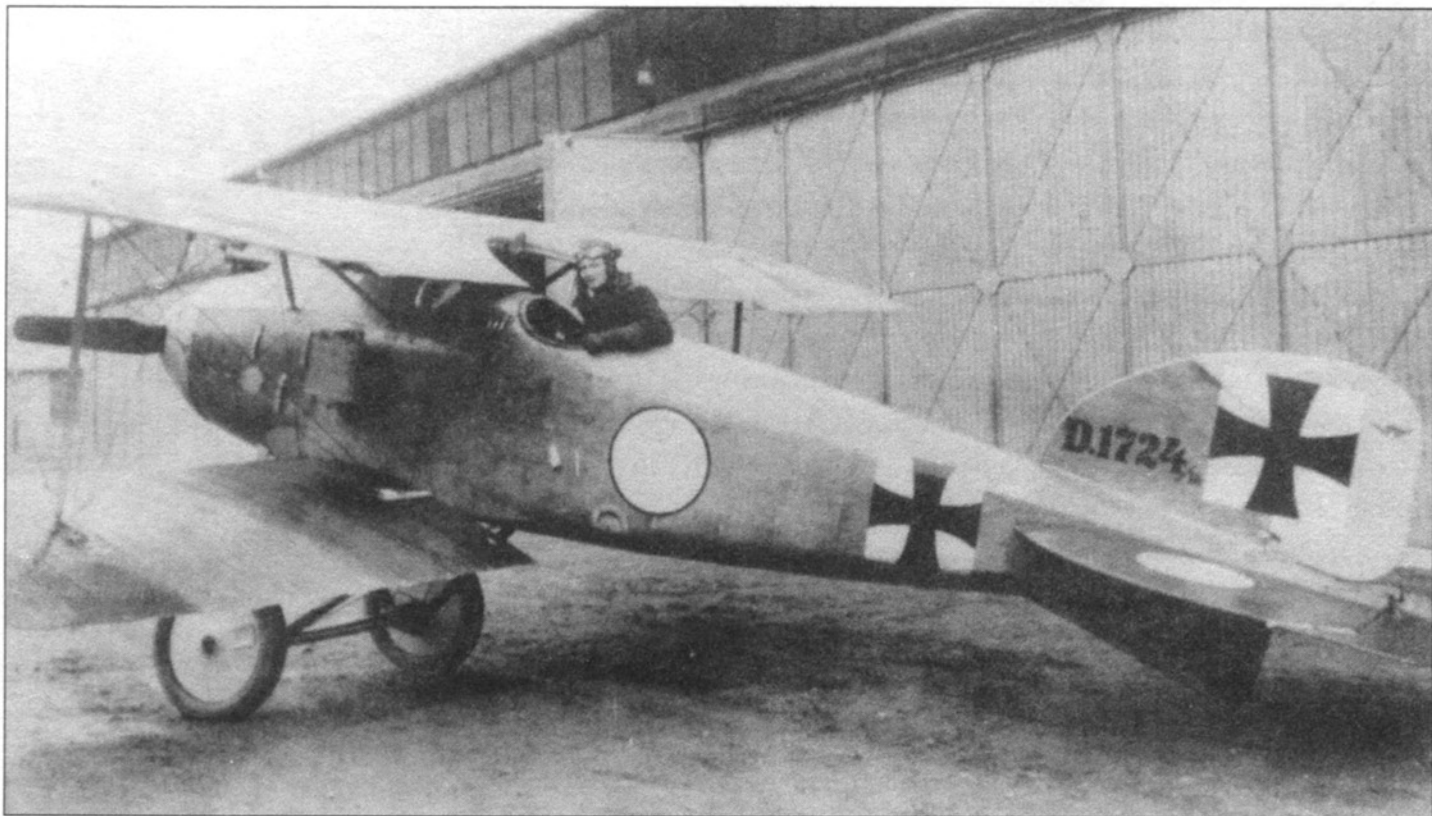
существовало, летчиков воздушному бою никто не учил, а количество специализированных самолетов-истребителей было весьма ограниченным. Первым «Эйндеккером» ставилась задача сопровождения двухместных самолетов, атаковать же самолеты-разведчики противники пилоты имели право только в свободное от основной работы время, то есть в полной уверенности в отсутствии угрозы для своих подопечных.

Так как основной задачей немецких истребителей являлась охрана своих самолетов, то и первые победы в воздушных боях были одержаны «от обороны». В отличие от немцев, командование британского Королевского воздушного корпуса (Royal Flying Corps, RFC) стремилось к наступательным действиям - летчикам рекомендовалось осуществлять

поиск и атаку немецких самолетов над территорией, контролируемой германскими войсками.

Практически всю войну германская авиация уступала союзной в количественном отношении. Вместе с тем, далеко не всегда союзники имели в воздушных боях численное превосходство. Численное превосходство в воздухе немецкой авиации во многом объяснялось рациональной организацией боевой работы и оптимальной структурой ВВС.

С формированием вооруженных одноместными истребителями отдельных подразделений, встал вопрос о соответствующей тактике. Действуя только над территорией, занятой своими войсками, немецкие летчики вступая в бой рисковали гораздо меньше своих британских или французских коллег. При неудачном



*Истребитель «Альбатрос» D II D.1724/16 Карла Шафира. Хорошо видна персональная эмблема пилота. Стандартный камуфляж верхних поверхностей крыльев в тот период наносился красками красно-коричневого, темно- и светло-зеленого цветов, нижние поверхности окрашивались светло-голубой краской. Фанерный фюзеляж в отдельных случаях даже не покрывался лаком, из-за чего лишился желтоватого оттенка. В данном случае фюзеляж, скорее всего, красновато-коричневого цвета. Все металлические детали окрашивались в серый цвет.*



исходе боя англичанин или француз после вынужденной посадки либо попадал в плен, либо сразу получал пулю. Германский летчик попадал в дружественные объятия своей пехоты.

### Jasta

Истребительные авиационные подразделения, известные как Jagdstaffeln, появились летом 1916 г. «Мозговым центром» формирования этих подразделений стал Освальд Бёлке, удачливый летчик «Эйндеккера», сбивший к началу лета 1916 г. 19 самолетов противника. После отпуска Бёлке вернулся на фронт с идеей собрать истребители в единый кулак, который можно было бы использовать как для наступления, так и для обороны. С благославения командующего авиацией (Chef des Feldflugwesens) полковника Германа фон дер Лиз-Томсена Бёлке сформировал 10 августа 1916 г. первый Jagdstaffeln.

К моменту воплощения в жизнь идеи Бёлке самолеты «Эйндеккер» доживали на фронте последние дни. Эти самолеты уже не могли конкурировать с британскими и французскими бипланами. Времена, когда летчики «Эйндеккеров» сеяли страх и ужас среди пилотов самолетов союзников безвозвратно миновали. В воздушной войне наступила эра бипланов. Ответом на вызов, брошенный английскими и французскими авиационными конструкторами, стали германские одноместные самолеты-бипланы, спроектированные на заводах Галберштадт, Фоккер, LFG Роланд и Альбатрос.

Лучшим считался «Альбатрос D I», но в боях принимали участие также самолеты Галберштадт D II и D III, Фоккер D различных моделей и LFG Роланд D II. Литера «D» означает Doppeldecker - два крыла, то есть биплан. На самолетах Фоккер D II и D III стояли ротативные двигатели воздушного охлаждения, остальные истребители оснащались моторами с рядным расположением цилиндров. Использование двигателей жидкостного охлаждения позволяло конструкторам снизить лобовое сопротивление самолетов. «Альбатрос» являлся исключительно чистым в смысле аэродинамики самолетом: плавные обводы фюзеляжа нарушали лишь выступающие между винтом и кабиной радиаторы.

Истребители D I и D II не обладали маневренностью французского истребителя Ньюпорт «Скаут» или британского Эйрко DH-2, зато превосходство «Альбатросов» в скорости и скороподъемности позволяло немецким летчикам навязывать соперникам условия поединка, его время и место. При необходимости пилоты «Альбатросов» всегда могли выйти из боя. Первые «Альбатросы» имели плоские борта фюзеляжа, но летом 1917 г. появился D V, имевший фюзеляж круглого сечения.

Первые появившиеся на фронте «Альбатросы» состояли на вооружении Kampfstaffeln (Kastas), которые входили в состав Kampfgeschwaderen (KG). Перед Kampfstaffeln стояла задача сопровождения многоместных самолетов и, изредка, патрулирования воздушного пространства. Летчиков для «Альбатросов» отбирали на добровольной основе из наиболее агрессивных пилотов Kampfgeschwaderen. В составе Kampfstaffeln впервые показали зубы многие будущие асы, пусть они в эту пору сбивали очень незначительное количество самолетов противника, зато приобрели необходимый опыт и уверенность в своих силах.

Самолеты из Kampfstaffeln часто несли на фюзеляжах индивидуальные эмблемы летчиков, что позволяло быстро идентифицировать пилота в воздухе. Окраску машин можно считать рудиментарным камуфляжем, опознавательные знаки - черные «железные» кресты на белом фоне - наносились в обязательном порядке.

Первые несколько Jagdstaffeln (Jastas) были сформированы в августе и сентябре 1916 г., в октябре и ноябре сформировали еще 12 Jastas. На вооружение поступали самолеты «Альбатрос», Галберштадт D и Фоккер D. Поначалу в каждом подразделении имелись истребители нескольких типов, но к концу года стандартным истребителем в Jagdstaffeln стал «Альбатрос». Также к концу 1916 г. с фронта отозвали истребители Фоккер D I, причиной послужила гибель нескольких летчиков из-за разрушения в полете самолетов данного типа.

В первые годы войны среди немецких летчиков-истребителей почти не было пилотов, начинавших службу сразу на одноместных машинах. Почти все они пришли из подразделений, имевших на вооружении двухместные самолеты. В этом нет ничего странного - поначалу все авиационные подразделения германской авиации были оснащены многоместными машинами. Инерция мышления породила практику направления в Jagdstaffeln летчиков, имевших опыт полетов на многоместных самолетах. Данная практика имела ряд преимуществ, в частности будущие летчики-истребители на собственной шкуре в боях проверяли возможности двухместных машин, что в дальнейшем облегчало борьбу с ними. В отличие от британских летчиков-истребителей, которых готовили только на одноместных самолетах, у немецких пилотов шансов выжить в первых боях было больше - все летчики уже имели какой-никакой боевой опыт.

Каждый Jagdstaffeln был значительно меньше британской или французской эскадрильи. Порой в Jagdstaffeln насчитывалось всего восемь-девять летчиков и столько же аэропланов. Из-за частых поломок двигателей количество пригодных к полетам самолетов часто сокращалось



*Ганс фон Кудель из Jasta 1 летал на Фоккере D I и Галберштадте D III прежде чем освоил «Альбатрос». 12-ю победу фон Кудель одержал 15 февраля 1917 г. незадолго до своей гибели на «Альбатросе» D III D.2017/16. В тот период фон Кудель командовал 27-м штаффелем.*

до трех-четырех. Численность Jastas отражала оборонительную доктрину немецких истребителей, продолжавших действовать в основном над территорией, контролируемой своими войсками. Британские и французские истребители предпочитали действовать наступательно - за линией фронта.

Тактические приемы боевого применения немецких истребителей были предложены Бёлке и рядом других пилотов летом 1916 г. В основу положили дежурство на аэродроме. Самолеты взлетали после получения сообщения по телефону от наблюдателей о пересечении линии фронта самолетами союзников. В большинстве случаев Jastas базировались в непосредственной близости от линии фронта, поэтому для перехвата немецким истребителям требовалось всего несколько минут. Способ атаки выбирал командир Jasta в зависимости от обстоятельств, он же возглавлял атаку. Превуалирующие на театре военных действий западные ветра облегчали пилотам Jasta атаки самолетов союзников.

Первым начал атаку командир, Staffelfuehrer, ему ассистировали и прикрывали от возможных атак истребителей противника другие летчики Jasta. В случае атаки группы самолетов, в бою принимали участие все летчики штаффеля. При атаке одиночного аэроплана, например артиллерийского корректировщика, в бою принимали участие только штаффельфюрер. Фюрер вел огонь до упора: самолет противника или падал, или удирал. Остальные летчики наблюдали искусство командира и восхищались им. Если самолет командира получал повреждение от огня стрелка, то очередную атаку производил летчик № 2. Если этот



пилот также был вынужден выйти из боя - его место занимал очередной пилот согласно заранее установленному ордунгу.

Учитывая данные распорядок, несложно понять высокую результативность отдельных немецких асов. Очень часто в стаффеле сбитые имели всего один-два летчика, остальные пилоты оставались всего лишь ассистентами-наблюдателями. Количество боевых вылетов было у всех одинаковое, но победы дозволялось одерживать только «звездам». Без сомнения, эти «звезды» являлись искусными воздушными бойцами, но такая практика не позволяла проявить себя звездам потенциальным.

Появление «Альбатросов» в немалой степени способствовало росту результативности асов кайзера. Истребители данного типа воевали на всех фронтах, но особенно много их действовало на Западном фронте в 1917 и 1918 г.г.

### Вооружение

Изначально «Альбатросы» вооружались двумя синхронными 7,92-мм пулеметами 08/15 Шпандау. Такое вооружение давало немецким летчикам значительное преимущество в бою, так как истребители союзников вооружались только одним синхронным пулеметом, который лишь иногда дополняли крыльевые Льюисы.

### Асы

Среди немецких летчиков преобладали выходцы из Пруссии, родине больших рыжих тараканов-пруссаков. В то же время, ряд подразделений комплектовался выходцами из других германских земель. Небольшая буква в наименовании стаффеля указывала на преобладающий национальный состав: «s» - саксонцы, «w» - вюртембергцы, «b» - баварцы. Со всем не обязательно в Jagdstaffeln (s) служили одни саксонцы, но в нем точно не было пруссаков. В «национальных» стаффелях служили летчики, не достойные летать в составе Королевских прусских подразделений. Иногда буква в наименовании стаффеля определялась местом рождения командира. Как бы то ни было, но первые 15 Jagdstaffeln'ов были исключительно прусскими.

Номер Jasta 1 не соответствует заслугам личного состава на фоне остальных стаффелей, хотя летчики 1-го стаффеля в начальный период существования подразделения и показали не дурственную результативность. Только девять летчиков Jasta 1 за все время его существования сбили более пяти самолетов и стали асами. По меркам союзников асом становился летчик, одержавший не менее пяти побед в воздушных боях, но у немцев асом считался пилот с десятью победами. В Jasta 1 летали еще несколько асов, но большинство своих побед они



На снимке первые «Альбатросы» D I, поступившие в Jasta 2 в сентябре 1916 г. Все самолеты имеют персональные эмблемы летчиков. Второй справа - «Альбатрос» D I D.34/16.



Великий Освальд Бёлке, фатер ягдстаффелей. Бёлке командовал 2-м стаффелем осенью 1916 г., погиб он в авиакатастрофе 28 октября 1916 г.

одержали в период службы в других стаффелях.

Первым асом в Jasta 1 стал Курт Уинтгинс, уже получивший известность как удачливый пилот «Эйндеккера». К моменту начала службы в 1-м истребительном стаффеле на счету Уинтгинса уже было 13 побед. В сентябре он сбил еще шесть самолетов противника, но 25 сентября сам стал жертвой французского аса из Escadrille № 3 Альфреда Хирто.

Из Уинтгинса предшественники доктора Геббельса сделали образцово-показательного героя германской нации. Спикок орденов, полученных асом впечатляет: Pour le Merite (в просторечии «Голубой Макс») - высшая награда кайзеровской Германии), орден королевского дома Гогенцоллернов, Баварские военные ордена 4-го класса с мечами, саксонский орден Альберта, Рыцарский крест 2-го класса с мечами. На момент своей гибели по количеству побед Уинтгинс уступал лишь Освальду Бёлке.

Наиболее удачливым летчиком стаффеля был лейтенант Ганс фон Кюдель, одержавший в период с августа 1916 г. по январь 1917 г. 11 побед в воздушных боях.

Войну фон Кюдель начал пилотом бомбардировщика, затем летал на Фоккерах, Галберштатде D III, «Альбатросе» D II. К моменту начала службы в Jasta 1 на счету летчика уже имелись сбитые. 5 февраля 1917 г. фон Кюдель получил назначение командиром Jasta 27. В новом стаффеле ас успел одержать только одну победу. «Альбатрос» D III 2017/16 Ганса фон Кюделя был сбит летчиком «Ньюпора-12» из британской 6-й эскадрильи в районе Фламмертиньи.

Фельдфебель Поль Бона все шесть своих побед одержал в составе Jasta 1 в период с декабря 1916 г. по май 1917 г. 6 июня 1917 г. над Аллемоном у D III Боны оторвалось крыло после столкновения с самолетом противника. Немецкий летчик погиб. Аэроплан Боны рассыпался в воздухе, ранив своими обломками нескольких немецких летчиков.

Еще одним удачливым пилотом в Jasta 1 стал офицер Вильгельм Кимира. 22 августа 1916 Кимиру, который тогда являлся пилотом бомбардировщика, сбил известный британский ас Альберт Бол. Кимира остался жив, он приложил массу усилий, чтобы стать летчиком-ис-



требителем - видимо захотел вернуть должок англичанам. Летая в составе 1-го штаффеля, Кимира одержал пять побед, в числе которых победы над британским асом из 11-й эскадрильи Джоном Куэстом (27 декабря 1916 г., Куэст перетянул через линию фронта и сел в расположении британских войск), и над командиром 60-й эскадрильи майором И.П. Грэвсом (6 марта 1917 г.). Кимира рассчитался с обидчиком почти буквально - Грэвс летал «Ньюпоре-17» с бортовым кодом А213, ранее на этой машине летал Альберт Болл. Вильгельм Кимира погиб в бою 9 мая 1917 г., возможно он стал жертвой адъютанта французской 15-й эскадрильи Люсьена Жэллира (9-я победа Жэллира из 12).

Обер-лейтенант Ганс Куммерц командовал Jasta I с ноября 1916 г. по сентябрь 1917 г., за этот период он сбил шесть самолетов противника. Затем некоторое время Куммерц служил инструктором, в ноябре 1917 г. его направили на командную должность на Итальянский фронт. Здесь он одержал еще одну победу. Куммерц погиб в воздушном бою с «Кэмелами» из 5-й британской эскадрильи 11 января 1918 г.

Пять побед в период с марта по октябрь 1917 г. одержал лейтенант Герберт Шрёдер. Он, как и многие другие асы, также начинал карьеру пилотом двухместного самолета. В ноябре 1917 г. Шрёдера перевели в Jasta 17, до ранения, прервавшего его карьеру в мае 1918 г., новых побед в воздушных боях он не одержал.

Всего на боевой счет Jasta I занесено 138 побед, 107 из них считаются подтвержденными. Помимо побед, одержанных на Западном фронте, на счету штаффеля десять побед в Италии, где Jasta I действовал с ноября 1917 г. по начало февраля 1918 г.

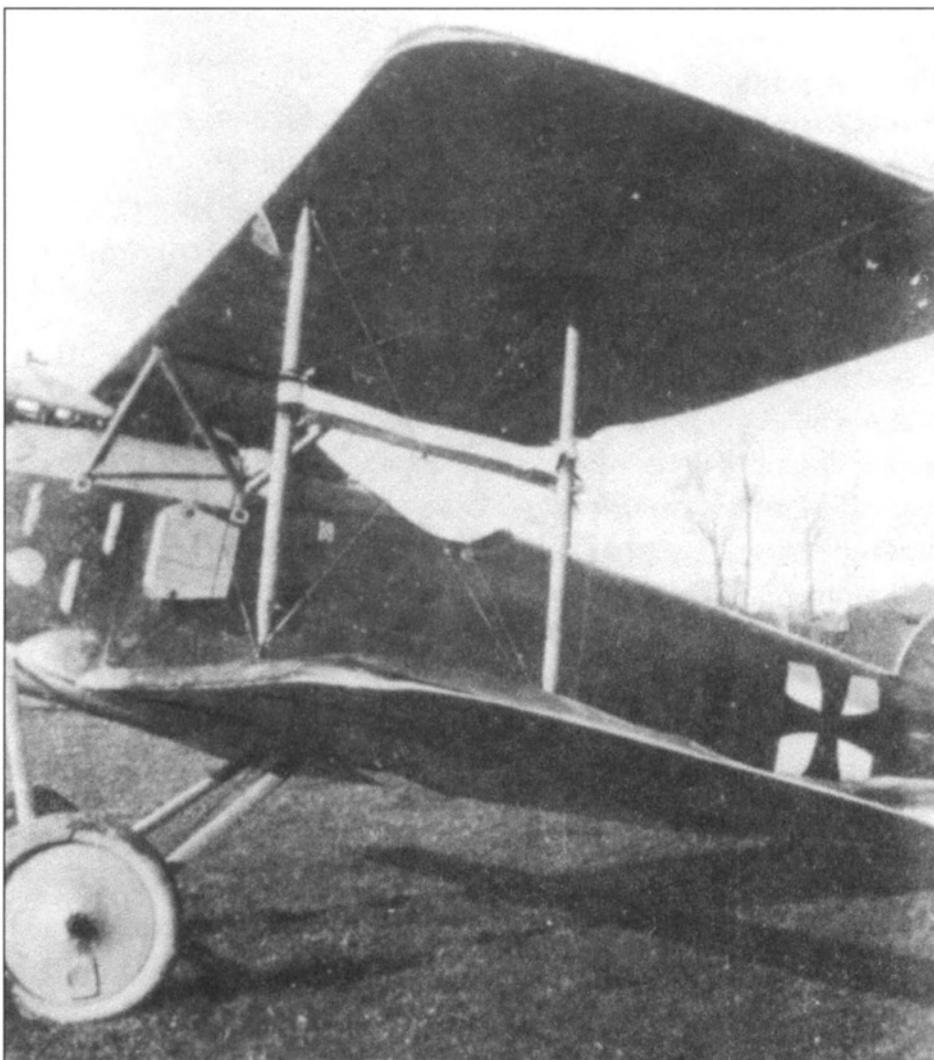
### Jasta 2

Освальд Бёльке получил под начало 2-й штаффель, ему был предоставлен полный карт-бланш на право отбора летчиков по своему усмотрению. Бёльке обладал неплохим вкусом, он отобрал ставших впоследствии всемирно известными пилотов: Манфреда фон Рихтгофен, Эрвина Бёме, Макса фон Мюллера, Макса Иммельмана и Отто Гёне. В то же время вся материальная часть Jasta 2 поначалу состояла из двух Фоккеров D III и одного «Альбатроса» D I. Неудивительно, что первые победы записал на счет штаффеля сам командир: Бёльке сбил семь самолетов противника, в то время как его подчиненные не одержали ни одной победы.

Бёльке имел массу наград, в том числе и «Голубого Макса». Летая на Фоккере «Эйндеккере» он одержал в воздушных боях 19 побед. До своей гибели 28 октября 1916 г. он сбил 40 самолетов союзников. К этому времени на счету 2-го штаффеля числилось более 50 побед, асами



*Освальд Бёльке у своего «Альбатроса» D II D.386/16. Особой маркировки самолет не имеет. Бёльке погиб на этой машине.*

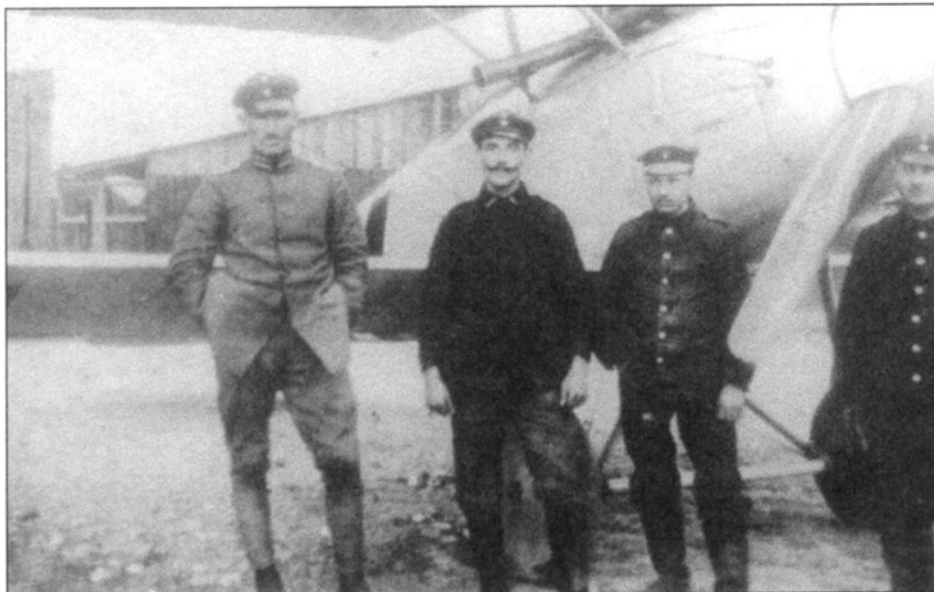


*Стефан Кирмайер стал командиром Jasta 2 после гибели Бёльке. Кирмайер летал на этом «Альбатросе» D II с фюзеляжем красно-коричневого цвета. Некоторые летчики 2-го штаффеля писали на фюзеляжах самолетов свои инициалы («Но» - Хонне, «Ви» - Бюттиер), самолет Кирмайера имел всего лишь узкую черную полосу вокруг фюзеляжа. Между стойками бипланной коробки закреплена черно-белая лента командира штаффеля, такая же лента имелась на истребителе Бёльке.*





*Четверо летчиков из 2-го штафеля. Слева направо: Стефан Кирмайер (возглавил штафель после гибели Бёлке), Ганс Иммельман (шесть побед, погиб 3 января 1917 г.), Манфред фон Рихтгофен (в представлении не нуждается), Ганс Вортман (две победы, погиб 3 января 1917 г.). Фоном служит истребитель «Альбатросе» D II с белым носом. Возможно, это самолет D.481/16, на котором летал фон Рихтгофен. Обратите внимание на чехлы, надетые на лопасти винта. Вортман летал в очках. Бинобль висит на шее Рихтгофена не спроста: орлиным взором высматривал величайший ас самолеты противника, чтобы успеть подняться в небо раньше, чем трусливый противник унесет ноги в жутком страхе от одного присутствия Манфреда фон Рихтгофена!*



*На снимке - будущий ас Фоккера D VII Герман Фроммхерц (слева) сфотографирован со своими механиками на фоне «Blue Maus» - голубого «Альбатроса» D III. На мышонке Фроммхерц летал в составе Jasta 2.*

стали фон Рихтгофен, Бёме и Леопольд Рейнман. Подразделение было полностью оснащено истребителями «Альбатрос» D II. В небе над фронтом полным-полно было британских и французских самолетов, так что птенцы Бёлке не тратили времени на поиск объектов для охоты.

Читая большинство рапортов Бёлке о проведенных им воздушных боях создается впечатление о необычайной простоте, с которой летчик добивался успеха. Однако так было не всегда. В рапорте от 1 сентября 1916 г. Бёлке писал:

- 23-й сбитый достался тяжело. Я возглавлял штафель. Увидев противника, выбрал цель и атаковал. В это время самолет противника атаковал лейтенанта Ремана, но эту машину подбили Рейнман

и Бёме. Установить перетянул летчик через линию фронта или нет не удалось. Мой оппонент задымил после первой очереди. Я знал о трюке с пусканием дыма, поэтому продолжал держаться как можно ближе к противнику. Летчик пытался перетянуть через линию фронта, но не сумел. От самолета оторвалось крыло, после чего машина перешла в беспорядочное падение.

- Вскоре я увидел несколько английских самолетов. Британцы атаковали меня, когда я к ним приблизился. Я находился ниже и не мог оказать должного сопротивления, поэтому отвернул. После того, как противник убедился в моем нежелании принимать бой, один истребитель атаковал другой германский са-

молет. Я не мог этого допустить и атаковал сам. В результате атаки на самолете противника оказались пробитыми топливный бак и маслбак, а летчик ранен. Британский пилот сел на вынужденную посадку, он попал в плен. Это была моя 24-я победа в воздушном бою.

В том бою Бёлке сбил двухместный Сопвич «Страттер» из 70-й эскадрильи и DH-2 из 2-й эскадрильи. Через месяц на счету Бёлке значилось уже 40 побед.

Первый великий ас Германии нашел свою смерть в бою с DH-2 из 2-й британской эскадрильи. Командир Jasta 2 пал вовсе не от пуль британских пулеметов, его «Альбатрос» столкнулся в воздухе с самолетом Бёме (22 из 24 своих побед Бёме одержал в составе Jasta 2). Мастер погиб. В должности командира Jasta 2 Освальд Бёлке сбил 21 самолет противника. Всего на его счету 40 побед. После гибели Бёлке война продолжалась еще два года, но перекрыть победный счет первого командира 2-го штафеля сумели лишь девять германских летчиков.

Одним из этих девяти стал Манфред фон Рихтгофен. Вообще-то Рихтгофен прочно ассоциируется с истребителем Фоккер Dg I Триплан, однако немало побед «красный барон» одержал, летая на «Альбатросе». В 1917 г. он стал асом № 1 в германской авиации.

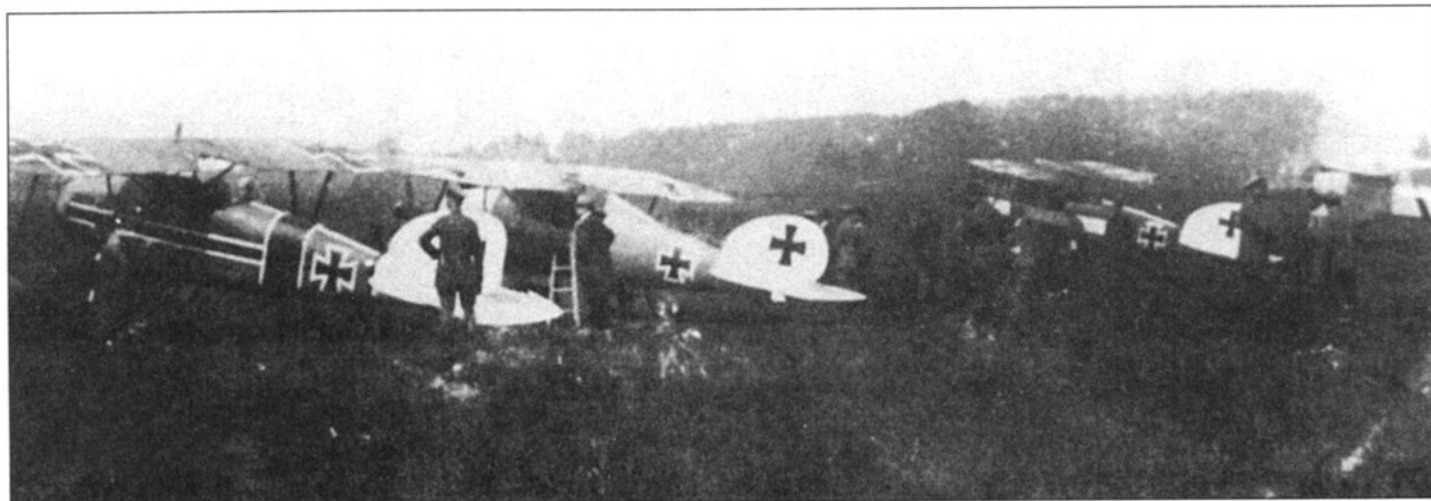
Рихтгофен получил прозвища «Красный барон» и «Красный дьявол» за «пролетарский» цвет своих самолетов. Теоретики до сих спорят об оттенках окраски самолетов Рихтгофена, наиболее маститые, посвятившие по пол жизни этому достойному занятию, считают барона скорее не «красным», а красно-коричневым. В доказательство они приводят сохранившиеся части обшивки последнего истребителя Dg I барона. Наверное все-таки не очень умно делать обобщающие выводы по поводу окраски всех самолетов, на которых воевал Рихтгофен по окраске его последней машины. Рихтгофен выбрал красный цвет для того, чтобы его самолет было легче идентифицировать в воздухе летчикам штафеля, а также чтобы облегчить наземным наблюдателям подтверждение, одержанных асом побед. В составе Jasta 2 Манфред фон Рихтгофен сбил 16 самолетов противника.

Красный цвет прочно ассоциируется с самолетами Манфреда фон Рихтгофена, но на окрашенных в красный цвет машинах летал не только германский ас. К примеру, француз Жан Наврр воевал на полностью красным «Ньюпоре 11». Известны случаи появления на Западном фронте в 1916, 1917 и 1918 г.г. других окрашенных в красный цвет истребителей.

В составе Jasta 2 асами стали 20 пилотов, еще несколько асов увеличили здесь свой боевой счет.

После гибели Бёлке командование штафелем принял обер-лейтенант Стефан Кирмайер. Кирмайер сбил три само-





*Линейка истребителей «Альбатрос» из штаффеля Бёльке. Крайний слева - «Альбатрос» D III Герхарда Бассинга, следующий - D V раннего типа с гаргротом, третий слева - голубой мышонок Фроммхерца. Обратите внимание на белые хвосты - отличительный признак самолетов Jasta 2 того периода.*

лета противника, летая на Фоккере «Эйндеккере». К моменту гибели летчика 22 ноября в бою с DH-2 из 2-й британской эскадрильи на личном счету Стефана Кирмайера значилось 11 побед. Еще одним из первых асов Jasta 2 являлся Ганс Иммельман, также начавший карьеру летчика-истребителя на Фоккере «Эйндеккере». Однако все шесть побед Иммельман одержал на «Альбатросе», летчик погиб 23 января 1917 г. в воздушном бою с англичанами из 4-й эскадрильи.

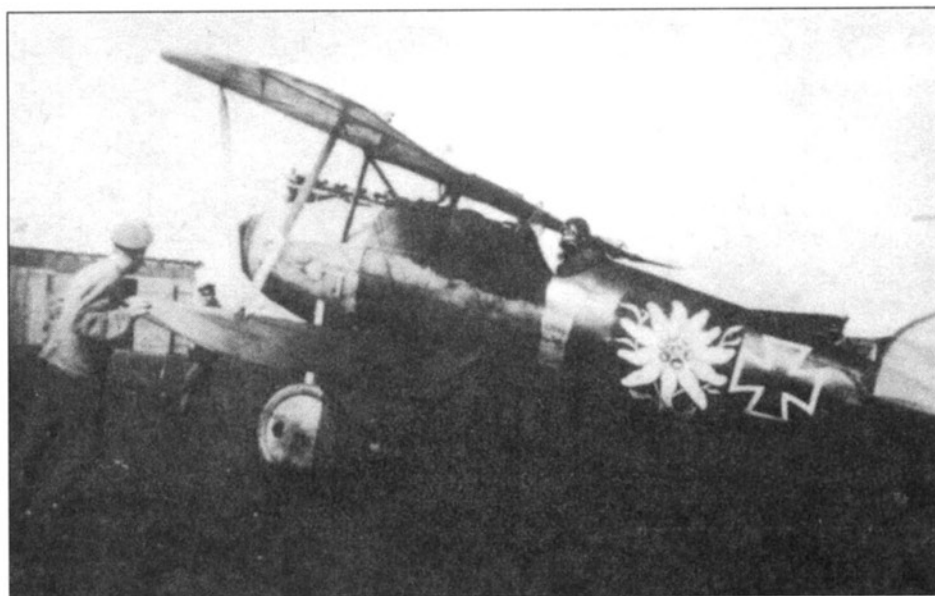
Макс Мюллер стал асом в Jasta 2, затем сбил пять самолетов противника в составе Jasta 28, в ноябре 1917 г. он вернулся во 2-й штаффель. К этому времени на его счету числилось 29 побед, он заслужил «Голубого Макса». 6 января 1918 г. Мюллера временно назначили командиром Jasta 2, а через три дня ас стал жертвой стрелка-наблюдателя с британского RE.8. Всего Мюллер сбил в воздушных боях 36 самолетов противника.

Все свои шесть побед Отто Вальтер Гюне одержал в 1916 г. в составе Jasta 2. В январе 1917 г. он получил тяжелое ранение в воздушном бою с истребителями Сопвич «Страттер». Большую часть 1917 г. Гюне пришлось провести вдали от фронта. В декабре 1917 г. ас вернулся на фронт в качестве командира Jasta 59, в январе 1918 г. его перевели в Jasta 2. Больше побед Гюне в ту войну не одержал, зато принимал участие во Второй мировой войне, заслужил Рыцарский крест, а скончался в возрасте 74 лет в 1969 г.

Фриц Отто Бернет командовал Jasta 2 с июня по август 1917 г., ранее летал Jasta 4, на Фоккере «Эйндеккере» Бернет сбил один самолет противника, на «Альбатросах» в составе Jasta 4 - еще шесть. Результат может и не впечатлить, но Бернет почти не владел левой рукой. Войну ас начинал в пехоте, левую руку ему повредил штык французского солдата. Тем не менее, Бернет сумел пробиться в авиацию, сначала - на двухместные самолеты, затем - на истребители. В дополнение ко всему ас еще и носил очки!



*Герхард Биссинг одержал в воздушных боях шесть побед. На снимке - Биссинг позирует на фюзеляже своего «Альбатроса». Хорошо видна индивидуальная символика пилота - черные в белой окантовкой вокруг и вдоль фюзеляжа. Фюзеляж не окрашен. Хвостовое оперение - белого цвета.*



*На этом украшенном изображением цветка эдельвейса «Альбатросе» V в середине 1917 г. летал Пауль Баумер, служивший тогда в Jasta 5. Фюзеляж истребителя от кокпита до хвоста окрашен в красный цвет, нос самолета также красный. Отличительным признаком истребителей 5-го штаффеля являлось хвостовое оперение зеленого цвета с красной окантовкой.*



*Пауль Баумер служил в 5-м штаффеле с июня по август 1917 г., затем, до конца войны, в Jasta 2. Он был награжден Pour le Merit и одержал 43 победы.*

Апрель 1917 г. для английских летчиков стал кровавым. В апреле Бернетт сбил 15 британских аэропланов, в том числе пять в один день 2 апреля. В мае он принял командование Jasta 6, где он увеличил свой счет до 27 побед, затем вернулся во 2-й штаффель, но 18 августа был ранен. Бернетт избежал гибели в штыковых атаках и жестоких воздушных боях, однако не уберечься от эпидемии гриппа - летчик скончался 18 октября 1918 г.

Поль Баумер добился первых успехов в составе Jasta 5, сбив к июлю 1917 г. три самолета. В июле его перевели во 2-й штаффель. Он оставался в Jasta 2 до окончания войны, его результат впечатляет - 43 победы! Летом и осенью 1917 г. Баумер летал, как минимум, на трех «Альбатросах»: 4409/17, 4430/17 и 5410/17. На этих истребителях он довел свой счет до 18 побед. Поль Баумер стал одним из последних кавалеров Pour le Merit - он был удостоен «Голубого Макса» всего за девять дней до заключения перемирия. Он получил прозвище «Железный орел». Одному из первых немецких летчиков Баумеру спас жизнь парашют - летчику пришлось им воспользоваться в сентябре 1918 г. Поль Баумер разбился на авиашоу в 1927 г.

В Jasta 2 воевал еще один величайший ас Первой мировой войны - Вернер Фосс. Подобно Рихтогофену успехи Фосса часто связывают с истребителем Фоккер «Триплан», но немало побед летчик одержал на «Альбатросе» сначала в составе Jasta 2, а затем в Jasta 5. Войну тинэйджер Фосс начал гусаром на Восточном фронте. В 1916 г. Фосс сменил лошадь на самолет, до прибытия в ноябре 1917 г. в Jasta 2 он летал на двухместном аэроплане. К началу апреля Фосс сбил 22 самолета противника и был награжден орде-



*В 1917 г. Вернер Фосс летал на броско окрашенном «Альбатросе» D III, тогда он служил в Jasta 2.*

ном Pour le Merit. Награжденному высшей наградой Германии полагался отпуск домой. Фосс отбыл в отпуск 7 апреля, как раз накануне самого мощного кровопускания, устроенного немецкими пилотами летчиком Королевского авиационного корпуса за всю первую мировую войну. Кто знает, насколько мог увеличить свой победный счет Вернер Фосс, останься он в апреле 1918 г. на фронте.

В свою часть Фосс вернулся только 5 мая, до конца месяца он сбил четыре самолета, затем был назначен командиром Jasta 5. В должности штаффельфюрера Фосс увеличил свой счет еще на шесть побед. Рихтогофен забрал Фосса из 5-го штаффеля в Jasta 10 командиром. Jasta 10 входила в состав 1-й истребительной груп-

пой, которой командовал фон Рихтогофен. Фосс прибыл в новую для себя часть почти одновременно с началом поступления на фронт Фоккеров «Трипланов».

### Jasta 3

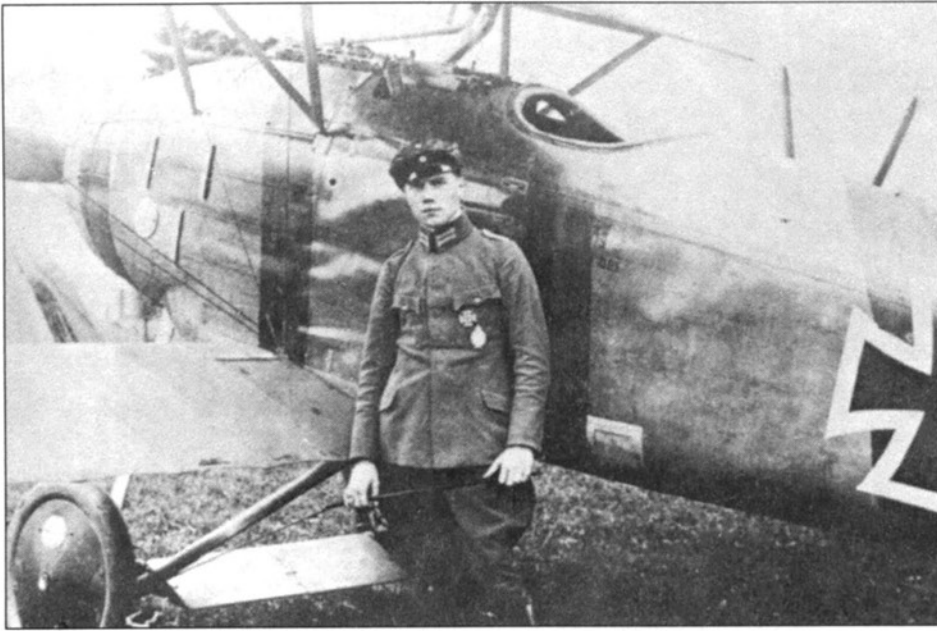
3-й штаффель дал всего шестерых асов. Первым из них стал лейтенант Альфред Мор. Мор погиб 1 апреля 1917 г. в воздушном бою с VE.2 из 12-й британской эскадрильи, его «Альбатрос» D III (2012/16) упал в расположении британских войск. На счету Мора - шесть побед.

Лейтенант Георг Шленкер начинал войну в армии, в авиацию он пошел добровольно. Сначала летал на двухместных машинах, назначение в Jasta 3 получил в



*Карл Менкофф сфотографирован на фюзеляже своего «Альбатроса» D V. Фюзеляж истребителя камуфлирован предположительно красками оливково-зеленого и розовато-лилового цветов. Литера «М» написана красной или черной краской. Насколько известно в тот период самолеты еще 3-го штаффеля еще не имели особенных отличительных признаков. К концу 1917 г. Менкофф одержал 18 побед. Позже он командовал Jasta 72 и увеличил свой счет до 39 побед. Карл Менкофф заслужил «Голубого Макса». Он был сбит и попал в плен 25 июля 1918 г.*





*В 1917 г. Курт Вустхофф летал на «Альбатросе» D III (производства OAW), Вустхофф в тот период был летчиком 4-го стаффеля. Вокруг фюзеляжа истребителя нанесена спиралевидная полоса черного цвета - отличительный знак самолетов Jasta 4.*

сентябре 1916 г. До января 1917 г. ему не удавалось добиться результата в воздушных боях, но к апрелю он сбил уже семь самолетов противника. В конце 1917 г. Георг Шленкер стал командиром Jasta 1, полученные в 1918 г. ранения выбили аса из войны.

Лейтенант Юлиус Шмидт свою первую победу одержал, летая в KG4, в апреле 1917 г. его перевели в Jasta 3. К 14 сентября на его счету значилось 15 подтвержденных побед, 14 сентября Шмидт сбил 16-й самолет, но эта победа подтверждена не была, так как британский летчик сумел преземлиться в расположении своих войск. Оппонентом Шмидта в тот день являлся кавалер креста «За летные заслуги» лейтенант А.П.Ф. Рис-Дэвидс, девятью днями позже сбивший Вернера Фосса. На следующий день после гибели Фосса тяжелое ранение в бою с «Кэмелами» из 70-й эскадрильи получил сам Шмидт. Больше ас уже не воевал.

На фоне летчиков всех воюющих стран Карл Менкхофф выглядел глубоким стариком - ему было 34 года, когда он одержал свою первую победу в воздушном бою. Военную карьеру Менкхофф начал в 1903 г. рядовым в пехоте. Войну он встретил по-прежнему в пехоте. Был ранен, затем его перевели в авиацию. Менкхофф летал сначала на Восточном фронте, затем служил инструктором. Несмотря на возраст, Менкхоффа взяли в истребители. В начале 1917 г. он получил назначение в Jasta 3. В конце 1917 г. на счету летчика числилось 18 побед, в 1918 г., летая на «Альбатросе», Менкхофф сбил еще два аэроплана. Последний

*Эдмунд Натанэль из Jasta 5 сбил 15 самолетов противника в 1917 г. до своей гибели в воздушном бою 15 мая. Аса сбил капитан С.К. Кохрэн-Патрик из 23-й эскадрильи Королевского авиационного корпуса, Кохрэн-Патрик летал на Спэде.*

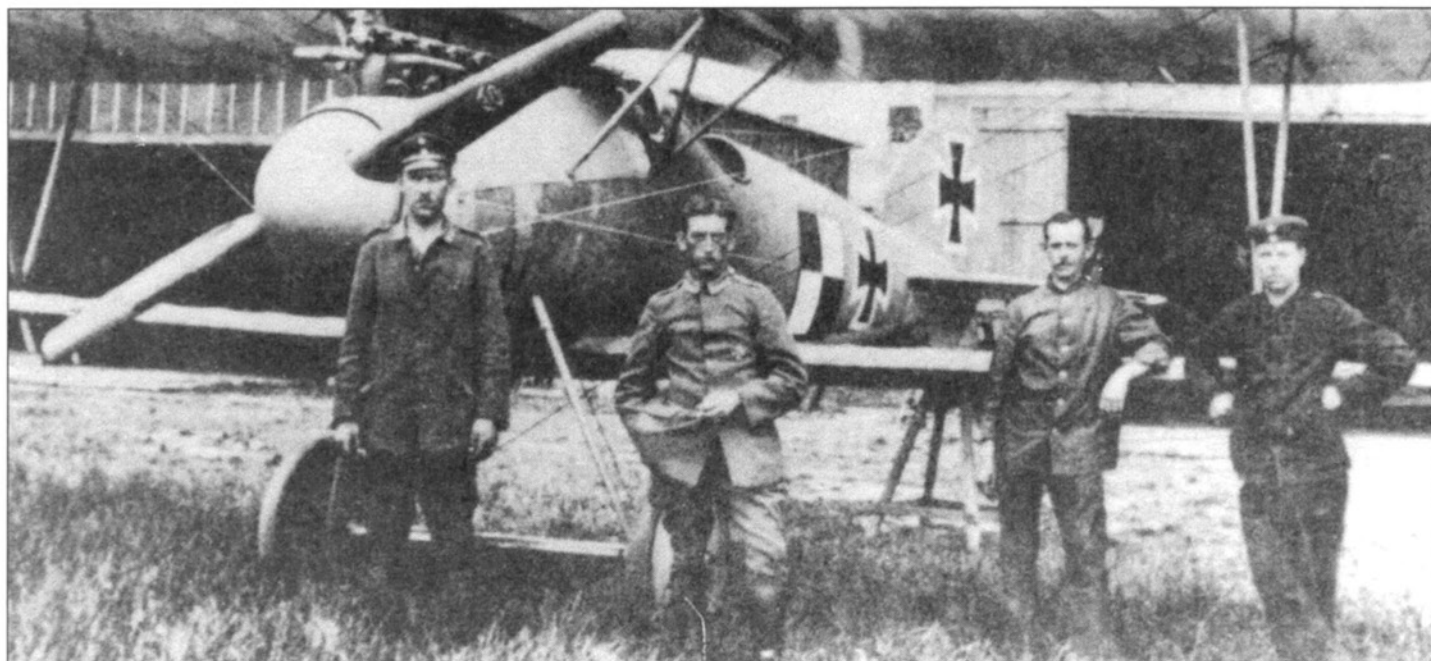


год войны ас командовал Jasta 72, всего он сбил 39 самолетов, последние - на Фоккере D VII.

Лейтенант Курт Вейсманн стал асом 11 сентября 1917 г., сбив французский SPAD. Свежеиспеченный немецкий ас завалил самого Жоржа Гинемера - аса № 1 французской авиации. Бывший солдат и летчик-наблюдатель, Вейсманн был ранен, летая на двухместном аэроплане. Ранение не отбило у него охоты стать полноценным летчиком. В конце мая 1917 г. Вейсманн прибыл в Jasta 3. Вейсманн недолго наслаждался победой над Гинемером - немецкий пилот погиб в бою с истребителями из 56-й британской эскадрильи 28 сентября.

#### **Jasta 4**

Jasta 4 с июня 1917 г. входила в состав 1-й истребительной группы Манфреда фон Рихтгофена. Этот стаффель стал одним из самых результативных, на сче-



*Отто Кёнке (второй слева) из Jasta 5 позирует на фоне своего «Альбатросе» D V вместе с механиками, аэродром Бойстранкурт, лето 1917 г. Хорошо видна личная символика летчика - черно-белая шаховница с красным кантом. Кок винта не окрашен в красный цвет. Низ фюзеляжа не окрашен и имеет цвет покрытой лаком фанеры.*

ту летчиков Jasta 4 почти 200 побед. Наряду с Отто Бернетом одним из первых асов 4-го штафеля являлся лейтенант Вильгельм Франкль. Уроженец славного города Гамбурга Франкль научился летать еще до войны, но войну встретил не летчиком, а летнабом. Первую победу он одержал в мае 1915 г., сбив аэроплан противника из карабина! В первые месяцы 1916 г. Франкль летал на Фоккере «Эйндеккере». К моменту перевода в Jasta 4 на его счету числилось восемь побед, не считая сбитого из винтаря самолета. Франкль стал кавалером «Голубого Макса». 7 апреля 1917 г. победный счет стал равным - 20 побед. Чуть раньше, в ночь на 6 апреля, Франкль одержал уникальную для Первой мировой войны ночную

победу, сбив FE.2b из 100-й британской эскадрильи. 8 апреля 1917 г. Вильгельм Франкль был сбит пилотом Бристоля, «Альбатрос» D III (2158/16) развалился на части в воздухе.

Еще одним кавалером Pour le Merit в 4-м штафеле являлся Ганс Клейн. Бывший солдат стал пилотом Фоккера «Эйндеккера», но до перехода в Jasta 4 в апреле 1917 г. Клейн не сбил ни одного самолета. В ночь на 8-е апреля Ганс Кляйн одержал ночную победу - сбил вслед за Франклем FE.2 из 100-й эскадрильи. 13 июля 1917 г. летчик был ранен в бою с «Ньюпорами» из 29-й британской эскадрильи. После выздоровления Ганс Клейн получил назначением командиром Jasta 10, командовавший штаффелем ранее Вер-

нер Фосс погиб. К ноябрю 1917 г. Клейн увеличил свой победный счет до 22 побед. 19 февраля 1918 г. самолет Клейна был сбит, но пилот выжил, хотя летать уже не смог. Его боевой счет не изменился - 22 победы.

Ритмейтер Курт фон Дюринг до войны служил драгуном, однако учиться летать начал еще до начала военных действий. В первые годы войны он пилотировал двухместные аэропланы. В Jasta 4 он вступил в апреле 1917 г., сразу став штаффельфюрером. В этой должности фон Дюринг оставался до января 1918 г. Несколько раз за этот период фон Дюринг временно заменял Рихтгофена в должности командира JG-1. На «Альбатросах» фон Дюринг сбил не менее пяти са-



*Линейка истребителей «Альбатрос» D V из Jasta 5, аэродром Бойстранкурт, лето 1917 г. На третьем справа самолете с драконом на фюзеляже сначала летал штаффельфюрер обер лейтенант Ричард Флашер, затем - Ганс фон Хиппель. Фон Хиппель сумел остаться в живых, когда на самолете 18 февраля 1918 г. оторвалось нижнее крыло. Четвертый справа - самолет Руми (на борту нарисована голова черта). Четвертый от конца линейки - «Альбатрос» Кёнке.*



молетов. К концу 1918 г. штаффель перевооружили Флккерами «Трипланами». Имея на счету девять сбитых Дюринг возглавил Jagdgruppe Nr. 4, затем он командовал Jasta 66 и Jasta 4. Курт фон Дюринг сбил в годы Первой мировой войны 11 самолетов противника.

Лейтенант Курт Вюстхоф из Аахена получил диплом летчика в 16 лет. В таком возрасте на фронт не посылали, Вюстхоф стал инструктором. Повзрослевший малец летал на двухместных самолетах в Болгарии, Румынии, Македонии и Греции. В 1917 г. Вюстхов вернулся во Францию, получив назначение в Jasta 4. Часть из своих 27 побед ас одержал, летая на «Альбатросах». В марте 1918 г. его перевели в штаб JG-1 с должности командира Jasta. 17 июня Фоккер D VII Вюстхофа был сбит, летчик попал в плен. Всего лишь днем раньше он был назначен командиром Jasta 15.

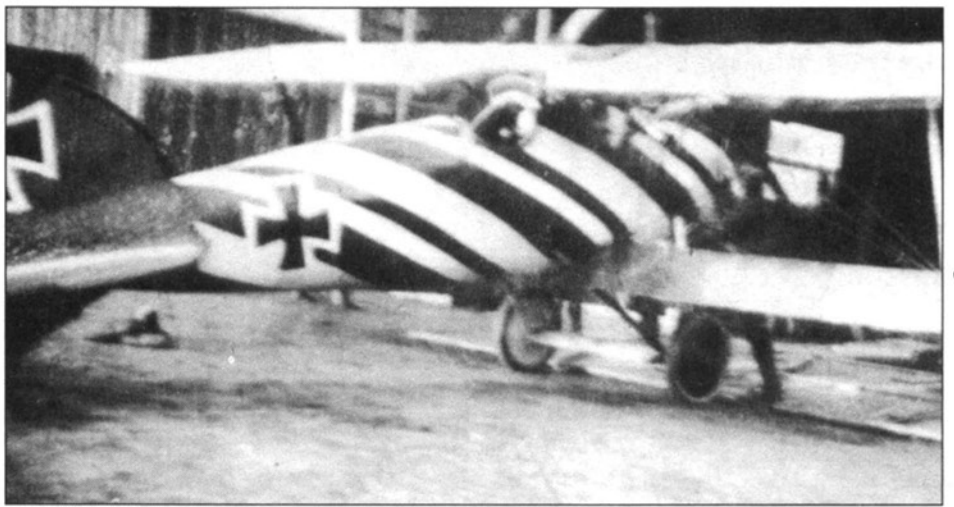
Оскар Фрейхер фон Бёниг из Селизии поступил в Кадетский корпус в возрасте 11 лет, выпущен из него он был в 1912 г. в возрасте 18 лет. Дважды раненый в окопах фон Бёниг перевелся в авиацию. Сначала летал наблюдателем, затем - пилотом. В начале лета 1917 г. фон Бенига направили в Jasta 4, где он одержал не менее пяти побед, летая на «Альбатросе». Затем ас командовал Jasta 21 и JG II. Большинство из своих 26 побед фон Бёниг одержал на истребителе Фоккер D VII.

### Jasta 5

Летчики Jasta 5 сбили в общей сложности более 250 самолетов противника. Первым командиром штаффеля был Ганс Бирр. Подобно многим, Бирр пошел в авиацию после ранения, уже понюхав окопов. Начиная летать в качестве наблюдателя, затем пересел в кабину «Эйндеккера», сбил на нем два самолета противника. В начале ноября, сбив десятый самолет Бирр получил «Голубого Макса». Карьера аса оказалась недолгой - в бою 6 апреля 1917 г. его «Альбатрос» столкнулся с другим «Альбатросом» из Jasta 5. Оба пилота погибли. В командование штаффелем вступил Вернер Фосс.

Еще одним «ранним» асом 5-го штаффеля был лейтенант Ганс Карл Мюллер. Саксонец сбил свой первый самолет, летая на двухместном аэроплане. К Рождеству 1916 г. на его счету числилось уже девять побед. В бою 26 декабря Мюллер был ранен сразу несколько раз, после ранений на фронт он уже не вернулся. Войну он закончил летчиком-испытателем, затем эмигрировал в Мексику, где основательно работал в летной школе.

Лейтенант Ринатус Тиллер летать начал до войны. До перевода в Jasta 5 воевал на двухместных аэропланах. Две первые победы он одержал на двухместных машинах, на «Альбатросах» дело пошло быстрее. Тиллер погиб 2 марта 1917 г., на его счету значилось 12 побед.



*На этом «Альбатросе» D V летал Фриц Руми из 5-го штаффеля. Нельзя сказать, что этот снимок хорошего качества, однако уникальная окраска фюзеляжа в виде бело-черных диагональных полос видна хорошо. Две белые диагональные полосы на горизонтальном оперении зеленого цвета - еще один отличительный признак самолета Руми.*



*«Альбатрос» D V с изображением головы черта на борту фюзеляжа, весьма вероятно на этом самолете одно время летал Фриц Руми. Тщательный анализ снимка позволяет заметить двухцветную пятнистую окраску фюзеляжа, к сожалению цвет пятен установить не удалось. Руми стоит вторым слева, крайний справа Йозеф Май.*

«Альбатрос» D III сбили «Страттеры» из 70-й британской эскадрильи.

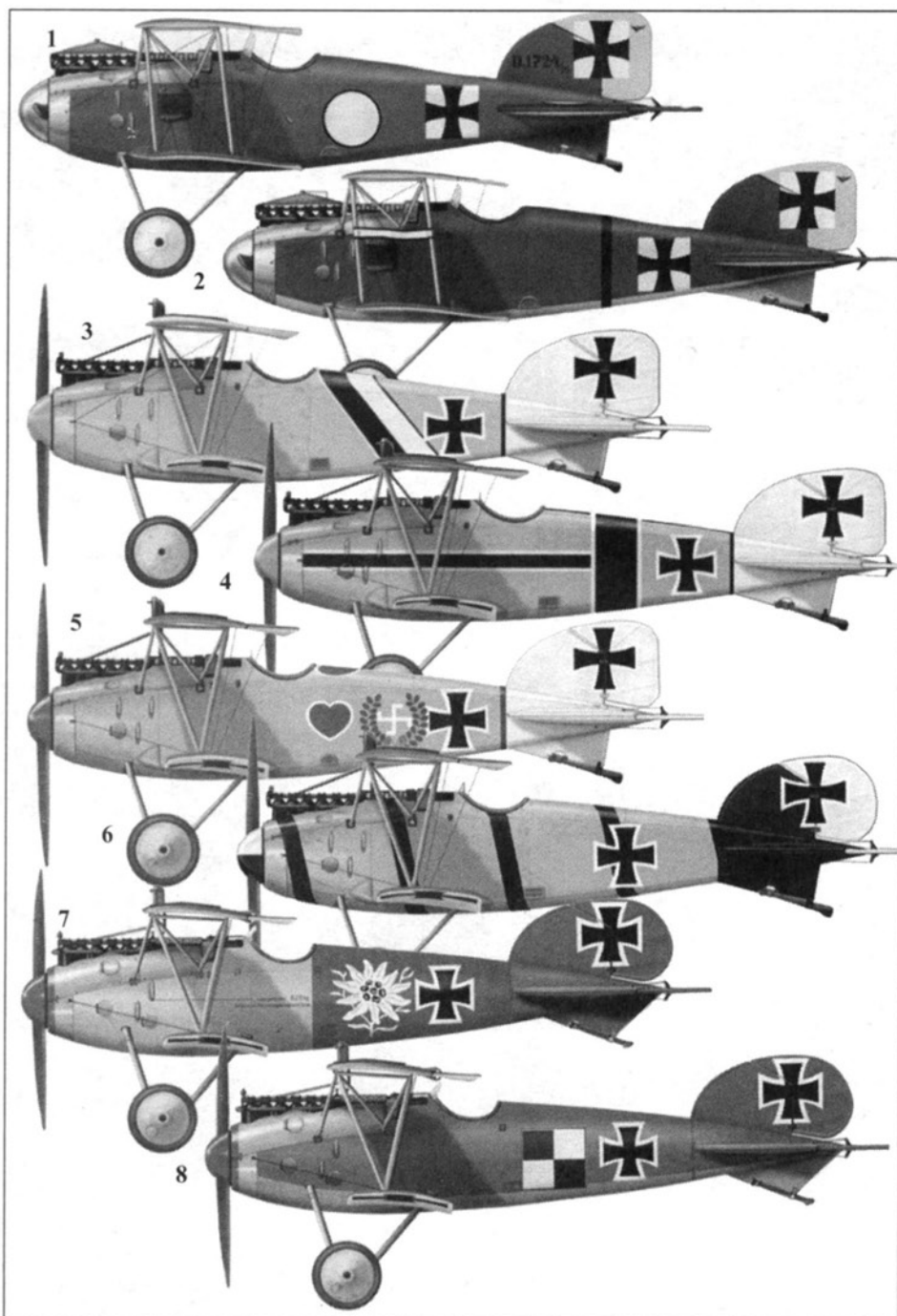
Генрих Гонтерман начал свою летную карьеру в Jasta 5. Бывший улан получил ранение в начале войны, после госпиталя подался в авиацию. Какой-то период он летал на двухместной машине, с ноября 1916 г. - на истребителях. К апрелю 1917 г. на счету Гонтермана числилось 17 побед.

Назначенный командиром Jasta 15 Гонтерман довел к октябрю 1917 г. свой личный счет до 39 побед. Осенью он летал уже на одном из первых новейших истребителей Фоккер «Триплан», но большинство побед ас одержал на «Альбатросе», в том числе - сбил 17 аэростатов. Утром 19 августа 1917 г. Гонтерман сбил SPAD, а вечером - за четыре минуты уничтожил четыре аэростата. Ас недолго воевал на триплане - Гонтерман погиб 30 октября в авиакатастрофе - у его Фоккера отвалилось в полете верхнее крыло. Несколько первых трипланов

Энтони Фоккера разбились именно по этой причине.

Эдмунд Натанэль за храбрость, проявленную в полетах на двухместных самолетах, получил несколько боевых наград. В 5-м штаффеле он сбил 15 самолетов противника всего за два месяца, с марта по май 1917 г., в числе которых оказался и самый первый потерянный англичанами в воздушном бою SE.5 (сбит 30 апреля). Натанэль стал жертвой летавшего на истребителе SPAD капитана С.К. Кохрэн-Патрика из 23-й британской эскадрильи. Немецкий ас погиб 11 мая 1917 г.

Курт Шнейдер во многом повторил путь Натанэля. Железный крест 2-го класса Шнейдер заработал в армии до вступления в Jasta 5 в августе 1916 г. Первую победу он сумел одержать только в марте 1917 г., однако 28 мая на его счету было уже 15 сбитых. 5 июня Шнейдер получил ранение в воздушном бою с FE.2 из 22-й эскадрильи Королевского авиа-



1. «Альбатрос» D II D.1724/16 лейтенанта Карла Эмиля Шаффера, Jasta 11, начало 1917 г. Первые «Альбатросы», также как истребители Фоккер «Эйндеккер», придавались частям, оснащенным двухместными самолетами и группировались в составе Kampfstaffel'ей, сокращенно Kasta. Многие будущие асы летали в составе этих подразделений, Карл Шаффер воевал в Kasta 11 (Kampfgeschwader 2). Если самолет не красился в специфические «попугайские» цвета, то обычно капот двигателя, кок винта и все подкосы «Альбатроса» были серыми. Фанерная обшивка фюзеляжа имела слабый красно-коричневый оттенок, на верхние поверхности крыльев наносился темно-зеленый/красно-коричневый камуфляж раннего образца, нижние поверхности - небесно голубого цвета. Полотняная обшивка руля направления не окрашивалась, сохраняя натуральный цвет материи. Оповестительные знаки в виде черных крестов на фоне белых квадратов наносились в заводских условиях, но на фронте белый фон часто закрашивался светло коричневой краской, оставалась лишь белая кайма по контуру креста шириной примерно 5 см. Персональная эмблема Шаффера - круг белого цвета с узкой черной каймой. Круг был изображен на обоих бортах фюзеляжа и на верхних поверхностях стабилизатора (см. вид сверху на хвостовое оперение рис. 1). Диски колес на «Альбатросе» Шаффера вероятнее всего были окрашены в белый цвет.

2. «Альбатрос» D II обер лейтенанта Стефана Кирмайера, Jasta 2, 1916 г. После гибели Освальда Бёльке в октябре 1916 г. в командование 2-м истребительным штаффелем вступил Кирмайер. Кирмайер в тот период летал на «Альбатросе» D II, имевшем обычную окраску: краснобуро-коричневый фюзеляж, темно-зеленый/красно-коричневый камуфляж раннего образца на верхних поверхностях крыльев, нижние поверхности крыльев и диски колес - небесно голубого цвета, руль направления - натуральный цвет полотна. Персональная эмблема Кирмайера - узкая черная полоса вокруг фюзе-

ляжа. Обратите внимание на белую ленточку с черной каймой, растянутую на подкосах крыла - это своего рода опознавательный знак штаффельфюрера.

3. «Альбатрос» D III лейтенанта Германа Фроммгерца, Jasta 2, 1917 г.

Почти вся поверхность самолета окрашена в светлый небесно-голубой цвет. Хвостовое оперение и часть фюзеляжа - белые. Поверхность фюзеляжа, окрашенная белой краской, отделена от небесно-голубой окраски черной узкой полосой вокруг фюзеляжа. Вокруг фюзеляжа нанесена диагональная черно-белая полоса с узкой «негативной» каймой. Подкосы и диски колес также окрашены в светлый небесно-голубой цвет. Фроммгерц называл свой самолет Blue Maus - голубая мышь. Летая на этой машине летчик не стал асом, но окраска самолета весьма забавна.

4. «Альбатрос» D III Герхарда Биссинга, Jasta 2, лето 1917 г.

Герхард Биссинг, равно как Герман Фроммгерц, впервые показал противнику свои зубы, летая на «Альбатросе» D III летом и осенью 1917 г. К этому времени на многих «Альбатросах» фюзеляжи перестали красить, фанера имела натуральный цвет с желтым оттенком, который придавал дереву лак. Самолет Биссинга имел нос серого цвета, серыми были также подкосы, диски колес, кок винта. Хвостовое оперение - обычного для истребителей Jasta 2 белого цвета. Персональная символика Биссинга - комбинация черно-белых полос на фюзеляже. Верхние поверхности крыльев камуфлированы темно-зеленой, светло-зеленой и красно-коричневой красками.

5. «Альбатрос» D III лейтенанта Вернера Фосса, Jasta 2, середина 1917 г.

Вернер Фосс в период службы в штаффеле Бёльке летал на броско раскрашенном «Альбатросе» D III. Капот двигателя остался серым, кок винта окрашен в красный цвет, хвостовое оперение - белое, отделенное от неокрашенной части фюзеляжа традиционной для самолетов Jasta 2 узкой полосой черного цвета. Желтоватый оттенок фюзеляжу придает лак. На фюзеляже нанесены изображения сердца красного цвета с белой окантовкой (по бортам и на верхней поверхности, сразу за кабиной) и белой свастики в венке зеленого цвета (свастика - символ удачи), узелок венка - голубого цвета. Камуфляж верхних поверхностей крыльев - светло-зеленый, красно-коричневый и темный оливково-зеленый. На верхней поверхности верхнего крыла нанесены две полосы белого цвета (см. вид сверху на крыло, рис. 5).

6. «Альбатрос» D III Курта Вустхоффа, Jasta 4, лето 1917 г.

Вустхофф летал на «Альбатросе» постройки завода OAW, самолеты 4-го штаффеля отличались наличием спиральной полосы черного цвета, нанесенной вокруг неокрашенных фюзеляжей. Черно-белая окраска хвоста - индивидуальная символика Вустхоффа. Капот двигателя и подкосы - серые, кок винта - черно-белый. Камуф-



ляж верхних поверхностей крыльев - зеленый и розовато-лиловый.

7. «Альбатрос» D V унтер фельдфебеля Пауля Баумера, Jasta 5, лето 1917 г.

На этом броско окрашенном «Альбатросе» Баумер летал летом 1917 г. Кок винта и носовая часть фюзеляжа шириной 10 см - красные, капот, диски колес и подкосы - серые. Передняя часть фюзеляжа не окрашена, поверхность фюзеляжа от кабины до хвоста - красная. На красном фоне изображена персональная эмблема летчика - цветок эдельвейса. Самолеты Jasta 5 имели хвостовые оперения зеленого цвета с красной окантовкой. На нижних поверхностях обеих плоскостей нижнего крыла «Альбатроса» D V Баумера были нанесены черной краской крупные литеры «B», нижние поверхности окрашивались светлой небесно голубой краской (см. вид снизу рис. 7).

8. «Альбатрос» D V вице фельдфебеля Отто Кёнике, Jasta 5, 1917 г.

Кёнике летал на зеленом «Альбатросе» D V с красным коком винта и зеленым, типичным для самолетов 5-го штаффеля, хвостовым оперением. Верхние поверхности крыльев почти полностью были окрашены в зеленый цвет, на верхней поверхности верхнего крыла имелись красные шевроны (см. вид сверху, рис. 8), нижние поверхности - светло небесно голубые. Обратите внимание на окраску фюзеляжа - он не полностью окрашен в зеленый цвет, низ - цвет пропитанной лаком фанеры. Персональная эмблема Кёнике - черно-белая шаховница с красной окантовкой.



Два «старика» 5-го штаффеля - ветераны Руми и Май - получили для испытаний пару «Альбатросов» D V, оснащенных экспериментальными пулеметами Сименс скорострельностью 1400 выстрелов в минуту. Этим самолетам не разрешалось пересекать линию фронта. Известно, что на них было сбито несколько неприятельских аэропланов. Самолет Мая - слева, Руми - справа. Человек в шляпе - инженер фирмы Сименс герр Киндлер.

ционного корпуса. В июле Шнейдер вернулся в свой штаффель, как оказалось только затем, чтобы быть сбитым. По смертно Шнейдер был удостоен Рыцарского креста.

В начале 1917 г. в Jasta 5 был переведен легендарный Вернер Фосс. К этому времени в штаффеле сделали себе имя трое других летчиков из числа унтер-офицеров - Отто Кёнике, Фриц Руми и Йозеф Май. Кёнике освоил аэроплан в 1913 г., после чего работал инструктором. Бое-

вую службу он начал в Македонии в составе Jasta 25. К началу 1917 г. на его счету значилось три победы. Тогда же его перевели во Францию, в Jasta 5. К концу года Кёнике увеличил свой счет до 11 сбитых. Ас остался в живых, войну он завершил с 35 победами, за два месяца до заключения перемирия был удостоен Pour le Merit.

Фриц Руми начал воевать на Русском фронте в качестве летнаба. Во Францию он был переведен после переучивания на



Йозеф Май сидит в «Альбатросе» D Va, маркированном полумесяцем с крестом. Кок и носовая часть фюзеляжа - красные, верхняя часть фюзеляжа похоже окрашена в темно-зеленый цвет, камуфлированный мелкими светло-коричневыми пятнами. Поверхность крыльев - лозинг. Полотно над проступающими ребрами нервюр окрашено в светлый цвет - голубой или розовый. Три механика Мая: Клёкнер, Зан, Шумахер.



«Альбатрос» D V D.1060/17 из Jasta 6, возможно на нем летал оберлейтенант Эдуард Достлир. Вокруг фюзеляжа за кабиной нанесены две диагональные полосы синего или черного цвета. Нос фюзеляжа и диски колес - черные.

летчика. После недолгого периода службы в Jasta 2 Фриц Руми очутился в Jasta 5, где и одержал 6 июля 1917 г. свою первую победу. Всего Руми сбил 5 самолетов противника, первые - на «Альбатросе», затем - «Триплане», последние - на Фоккере D VII. Кавалер Pour le Merit Фриц Руми погиб 27 сентября 1918 г. - его парашют не раскрылся, летчик выбросился из кабины Фоккера после столкновения самолета с британским аэропланом.

Йозеф Май, последний из великолепного трио, стал летчиком в 1916 г. После службы в составе Kasta 29 его перевели в истребительный 5-й штаффель. Как и Кёнке, Май сбил на «Альбатросе» 11 самолетов противника (четыре на D V 2082/17 и семь на D Va 5284/.17), прежде чем подразделение перевооружили сначала «Трипланами», а затем - Фоккерами D

VII. Май служил в 5-м штаффеле до конца войны, был награжден Pour le Merit, сбил 30 самолетов. Ветеран скончался в 1982 г. в возрасте 94 лет.

Саксонец лейтенант Рудольф Матти воевал офицером полевой артиллерии на Русском фронте и во Франции, затем его перевели в пехоту, а в 1916 г. он вступил в авиацию. Первое время он традиционно для немецких пилотов он летал на двухместных аэропланах. В феврале 1917 г. получил назначение в Jasta 21, где одержал три подтвержденных победы. Весной 1917 г. Матти был переведен в Jasta 5. 20 августа он стал асом. До конца года Матти сбил девять самолетов противника, еще одну победу он записал на свой личный счет в феврале 1918 г. будучи командиром Jasta 6. Это был его последний успех - ас разбился в авиационной катастрофе в апреле 1918 г.

#### Jasta 6

Первым среди нескольких асов 6-го штаффеля был вице-фельдфебель Фриц Крибс, который воевал в Jasta 6 с мая

1917 г. За свою короткую боевую карьеру он сбил восемь британских аэропланов, прежде чем сам пал жертвой пулеметов капитана Г.Х. Боумэна из 56-й британской эскадрильи.

Командиром Jasta 6 в июне стал переведенный из Jasta 34 Эдуард фон Достлир, одержавший восемь побед. За спиной баварца была предвоенная служба в пехоте, окопная война. В авиацию фон Достлир пошел после гибели своего брата-летчика. Первую победу фон Достлир одержал в конце 1916 г., летая на двухместном самолете. Затем его перевели в истребители, до Jasta 6, он воевал в составе 13-го и 34-го штаффелей. В командование Jasta 6 Эдуард фон Достлир вступил предположительно 10 июня 1917 г., в последующие восемь недель его счет рос очень быстро. К 18 августа командир сбил в общей сложности 26 самолетов, стал кавалером Pour le Merit. Тремя днями позже фон Достлира сбил стрелок с RE.8. Посмертно ас был награжден баварским военным орденом Макса-Йозефа, дающему кавалеру титул Рыцаря.

Вакантный пост командира Jasta 6



Командир Jasta 6 Ханс Адам одержал 21 победу, прежде чем был сбит 15 ноября 1917 г. на «Альбатрос» D V D.5222/17. Ханса Адама сбил лейтенант К.Б. Монтгомери из 5-й британской эскадрильи.



2 августа 1917 г. Ханс Адам разложил Альбатрос» D V D.1148/17 на посадке. Самолет пришлось списать, зато сам летчик отделался лишь синяками. На снимке хорошо видны черные и белые полосы на горизонтальном оперении - отличительный признак самолетов 6-го штаффеля. Вокруг фюзеляжа нанесена черная полоса с белой окантовкой - индивидуальное отличие истребителя Адама.



занял Ганс Адам, также ранее служивший в 34-м штаффеле (летая на «Альбатросе» D III 21012/16) он сбил в Jasta 34 три самолета противника). В Jasta 6 под началом фон Достлира Адам летал с середины июля 1917 г. На момент гибели фон Достлира 21 августа на счету Адама было 12 побед, к началу ноября - уже 21. Адам, также как Достлир, был баварцем. В командование штаффелем вступил пожилой по меркам зари авиации женатый 30-летний человек с двумя детьми.

Войну Адам начал в пехоте, где получил ранение. Затем летал наблюдателем и пилотом на двухместных аэропланах. Адам заслужил военный орден Макса-Йозефа, стал рыцарем. Немецкого аса сбил 15 ноября 1917 г. летавший на «Кэмеле» лейтенант К.Б. Монтгомери из 5-й эскадрильи.

Следующим штаффельфюрером стал Вильгельм Рейнгард, переведенный из Jasta 11. Уроженец Дюссельдорфа Рейн-



Герман Кунц из Jasta 7 сидит в кабине черного «Альбатроса», на борту истребителя изображена свастика, снимок 1917 г. Кунц сбил три неприятельских аэрплана, асом он стал позже в составе Jasta 1(F) в 1918 г. в Палестине.



Летчики 7-го штаффеля, ноябрь 1917 г. Сидит в центре Йозеф Якобс, известный своим черным самолетом. Справа от Якобса - Герман Кунц. Стоит второй справа Пауль Биллик, одержавший в воздушных боях 31 победу, главным образом уже занимая пост командира Jasta 51. Четвертый справа - Пауль Лоти, сбивший девять самолетов, четыре в составе Jasta 7 и пять будучи командиром Jasta 44. Седьмой справа - оберфлюгмейстер Курт Шонфильдер - морской летчик, служивший в Jasta 7. Шонфильдер одержал 13 побед. Восьмой справа Карл Дигилоу, сбивший в составе 7-го штаффеля два неприятельских аэрплана и одержавший еще 28 побед в должности командира Jasta 40.

гард начал службу до войны рядовым в пехоте, в первые месяцы войны получил ранение. Затем пошел в авиацию, летал на двухместных машинах, летчиком-истребителем 11-го штаффеля он стал в июне 1917 г. К моменту назначения командиром Jasta 6 на счету Рейнгарда значилось шесть побед. Неизвестно сколько из них он одержал на «Альбатросе», очевидно, что часть самолетов Вилли Рейнгард сбил, летая на Фоккере «Триплане». В апреле 1918 г., после гибели Рихтгофена, аса назначили командиром JG I. К середине июня боевой счет Вильгельма Рейнгарда достиг 20 побед. Ас разбился 18 июня в Альдершофе, испытывая истребитель новой конструкции.

#### Jasta 7

Только троих асов «Альбатросов» дал 7-й штаффель. Наиболее результативным из них был Йозеф Якобс, закончивший войну с впечатляющим результатом

в 48 побед. До перевода в Jasta 7 Якобс летал на «Эйндеккере», одержав в 1916 г. на нем свою первую победу. С началом формирования истребительных штаффелей Якобс получил назначение в Jasta 22, где он пополнил свой счет четырьмя подтвержденными и несколькими не подтвержденными победами. В августе 1917 г. Якобса назначили командиром Jasta 7. В октябре на фронте появились истребители Фоккер Dr.1, Якобс сменил свой «Альбатрос» на триплан, на котором и закончил войну.

Вице-фельдфебель Фридрих Маншот одержал первую победу в 1916 г., летая на двухместной машине. Назначение в истребительный штаффель он получил в январе 1917 г., менее чем за три последующих месяца Маншот довел свой счет до 12 побед, в числе которых - три сбитых аэростата. Фридрих Маншот погиб в воздушном бою с четырьмя французскими истребителями 16 марта 1917 г.

Морской летчик Курт Шёнфильдер



Линейка истребителей из Jasta 22, начало 1917 г. Второй справа - «Альбатрос» D II (D.1072/16) производства LVG. Это самолет Йозефа Якобса, на борту фюзеляжа видна надпись «KOBES» - прозвище Якобса. Все самолеты имеют индивидуальную символику летчиков.



*Гармут Балдамус из Jasta 9 сфотографирован в кабине своего «Альбатроса», снимок начала 1917 г. Балдамус стал одним из первых асов «Альбатросов». До столкновения с французским истребителем 1 апреля 1917 г., Балдамус одержал 18 побед.*

также стал асом, летая в составе Jasta 7. Диплом летчика Шёнфильдер получил еще в 1913 г., но в истребительный штаффель попал только в начале 1917 г., а первую подтвержденную победу одержал 20 июля 1917 г., три ранее сбитых им самолета не были засчитаны как подтвержденные. В 1918 г. Шёнфильдер стал летать на истребителе Фоккер D VII. Курта Шёнфильдера сбил 26 июня 1918 г. лейтенант Кен Унгар из 210-й эскадрильи Королевского авиационного корпуса.

### Jasta 8

Оберлейтенант цур Зее Конрад Митглих командовал 8-м штаффелем с 29 июля 1917 г. до своей гибели 13 марта 1918 г. в бою SE.5 из 8-й британской эскадрильи, за этот период штаффельфюрер одержал шесть побед. Как видно из звания, Митглих - из военных моряков. Летать на «Эйндекере» он начал в 1916 г. В 1917 г. летчика перевели в Marine Jagdstaffel Nr. 1, в июне назначили командиром Jasta 8.

Асом № 1 8-го штаффеля являлся Вальтер Гётч, уроженец Гамбурга. До прибытия в Jasta 8 10 сентября 1918 г. Гётч летал на двухместном самолете. Его первой жертвой стал бельгийский аэростат, пятую и шестую победы Гётч одержал 1 февраля 1917 г. Через два дня новенький ас был ранен в бою с SE.2 из 20-й эскадрильи. Это подразделение британского авиационного корпуса вело «персональную» войну с Jasta 8, начиная с первых недель 1917 г. Кстати, Гётч сбил SE.2 из 20-й эскадрильи 7 января, летчик британского самолета флайт сержант Том Моттерчид посмертно был удостоен креста Виктории.

Представление о воздушном бое, проведенном Гётчем 1 февраля дает рапорт, составленный лейтенантами Дж.К. Стидлом и У.Т. Джорданом:

- Я увидел один самолет противника в наборе высоты ниже справа от себя. Предупредил о его появлении летчика и сосредоточил все внимание на противнике. Затем обнаружил второй самолет,



*Алоиз Хелдман вступил в Jasta 10 в ноябре 1916 г. Он воевал в 10-м штаффеле до конца войны. В начале 1917 г. Хелдман летал на «Альбатросе» D V со светло-голубым хвостовым оперением и черной полосой вокруг фюзеляжа. Всего Алоиз Хелдман одержал в воздушных боях 15 побед, несколько из них на «Альбатросах». Фоном для летчика выступает истребитель Пфальц D III.*

выполнявший аналогичный маневр слева от нас. Еще два самолета противника находились сзади, один выше, другой ниже нас.

- Один из них открыл огонь, мой летчик был ранен в правую ногу. Я отстреливался из пулемета. Я видел как пули пронзают самолет противника. Две вражеские машины продолжали лететь сзади одним с нами курсом, выдерживая такую же скорость. Мой летчик стал совсем плох. У нас не оставалось иного выбора, как выйти из боя и тянуть к линии фронта. На пути к фронту мы видели наш самолет, который горел, но его пилот продолжал лететь к нашим линиям.



*Самолеты и летчики 10-го штаффеля, аэродром Марки, 1917 г. Все самолеты имеют индивидуальную символику летчиков. На фюзеляже и верхнем крыле истребителя Эриха Ловенхардта были нарисованы белой краской змеи (самолет второй слева). На фюзеляже «Альбатроса» Пауля Ауди красовался круг белого цвета, изображенный на борту в районе кабины. Самолет Алоиза Хелдмана - крайний справа.*



FE все же дотянул до базы 1-й эскадрильи, сразу после посадки с летчиком случился обморок из-за большой потери крови. Лейтенант Джодан при осмотре машины обнаружил пробоину в бензобаке В тот вечер 20-я эскадрилья лишилась двух FE, сбитых Вальтером Гётчем. Гётч был ранен в бою 29 июня, к этому времени на его счету было 12 побед. В середине июля ас вернулся к боевой работе. Через два месяца Гётч опять был ранен стрелком из 20-й британской эскадрильи, на счету немца числилось уже 17 сбитых.

В 1918 г., командуя Jasta 19, Гётч увеличил свой личный счет до 20 побед. В этот период он летал на триплане. 10 апреля Вальтера Гётча сразил воздушный стрелок из уже подбитого немецким асом самолета. Гётч погиб.

До перевода в начале 1917 г. в Jasta 2 Рудольф Франке летал в составе Schutzstaffel. Во 2-м штаффеле Франке прослужил всего несколько недель, а затем его перевели в Jasta 8. Свои первые восемь побед он одержал в 1917 г., в 1918 г. довел личный счет до 15 сбитых. Войну он закончил на Фоккере D VII.

Вильгельм Зейц первую победу одержал в 1916 г., пятую - только в марте 1918 г. В сентябре 1918 г. Зейца назначили командиром Jasta 68, на его счету было уже 11 побед. До конца войны Вильгельм Зейц одержал еще пять побед.

Рудольф Вендельмут пришел в авиацию в 1915 г. из пехоты. Первые боевые вылеты он выполнил в Болгарии и на Турецком фронте. Здесь в ноябре 1916 г. Вендельмут сбил первый самолет противника. В составе Jasta 8 он сбил еще десять аэропланов, прежде чем в октябре стал командиром Jasta 20. 30 ноября истребитель Вендельмута столкнулся с другим самолетом. Оба летчика погибли. Всего Рудольф Вендельмут одержал в воздушных боях 14 побед.

### Jasta 9

24-летний Хартмут Балдамус из Дрездена стал асом до перевода в 9-й штаффель. В Jasta 9 он попал в ноябре 1916 г., к началу января 1917 г. Балдамус был уже «двойным» асом. В первые месяцы 1917 г. Хартмут Балдамус увеличил свой личный счет до 18 побед. Его последней победой стал французский Ньюпор «Скаут», с которым ас столкнулся в воздухе. И немецкий, и французский летчики погибли.

Другим асом Jasta 9 являлся Генрих Кролл. Свои первые пять побед он одержал в мае 1917 г. в боях с французскими истребителями SPAD. Его пятой жертвой стал французский ас Рене Дорме, сбитый 23 немецких самолета. Сын школьного учителя из Киля, Кролл сам начал готовиться к педагогическому поприщу, но, не окончив училища, пошел в армию фузилером. В январе 1916 г. его перевели в авиацию. Некоторое время Кролл летал на двухместных самолетах, затем по-



*Фон Альтаус (справа) сфотографирован вместе с Отто Бернетом. В составе 4-го, 2-го и 6-го штаффелей Бернет одержал 27 побед, прежде чем получил ранение и был вынужден оставить полеты. Бернет любил летать с собакой - распространенный случай среди пилотов времен Первой мировой войны. Мелковат песик... Впрочем, Бернет тоже не Рихтгофен.*

лучил назначение в Jasta 24.

В августе 1917 г. Генрих Кролл занял пост командира Jasta 24. К концу года на его счету числилось 15 побед, летом 1918 г. - уже 33. Большинство побед Кролл одержал на Альбатросах. В марте 1918 г. летчик был удостоен орденом Pour le Merit. Полученное 1 августа 1918 г. ранение вывело аса из строя до конца войны.

Лейтенант Фритц Пюттер также сделал себе имя в 9-м штаффеле, летая на «Альбатросах». До своей гибели в случившейся в августе 1918 г. авиакатастрофе Пюттер сбил 25 самолетов противника. У карьеры Пюттера оказался затяжной старт. Полевая комиссия отобрала Фритца Пюттера для обучения на летчика-истребителя в период, когда он воевал на Русском фронте. В Jasta 9 Пюттер появился в марте 1917 г., успев повоювать на двухместных машинах. Свою первую победу будущий ас одержал 14 апреля, сбив аэростат. Вообще, все его первые пять побед - это воздушные шарики. Первый он сбил 14 апреля, два - в августе и два 1 ноября. В феврале 1918 г. Пюттера назначили командиром Jasta 68, к этому времени на счету аса было десять побед, включая семь аэростатов. Кавалер «Голубого Макса» большинство своих побед одержал, летая на «Альбатросе». Фритц Пюттер погиб, летая на одном из самых первых появившихся на фронте истребителей Фоккер D VII.

### Jasta 10

Jasta 10 стал третьим штаффелем в I истребительной группе фон Рихтгофена. К июню 1917 г. летчики штаффеля успели одержать всего четыре-пять побед. Два пилота из первоначального состава штаф-

феля, Эрих Лёвенхардт и Алоиз Хельдман, позже стали асами, причем Хельдман получил «Голубого Макса».

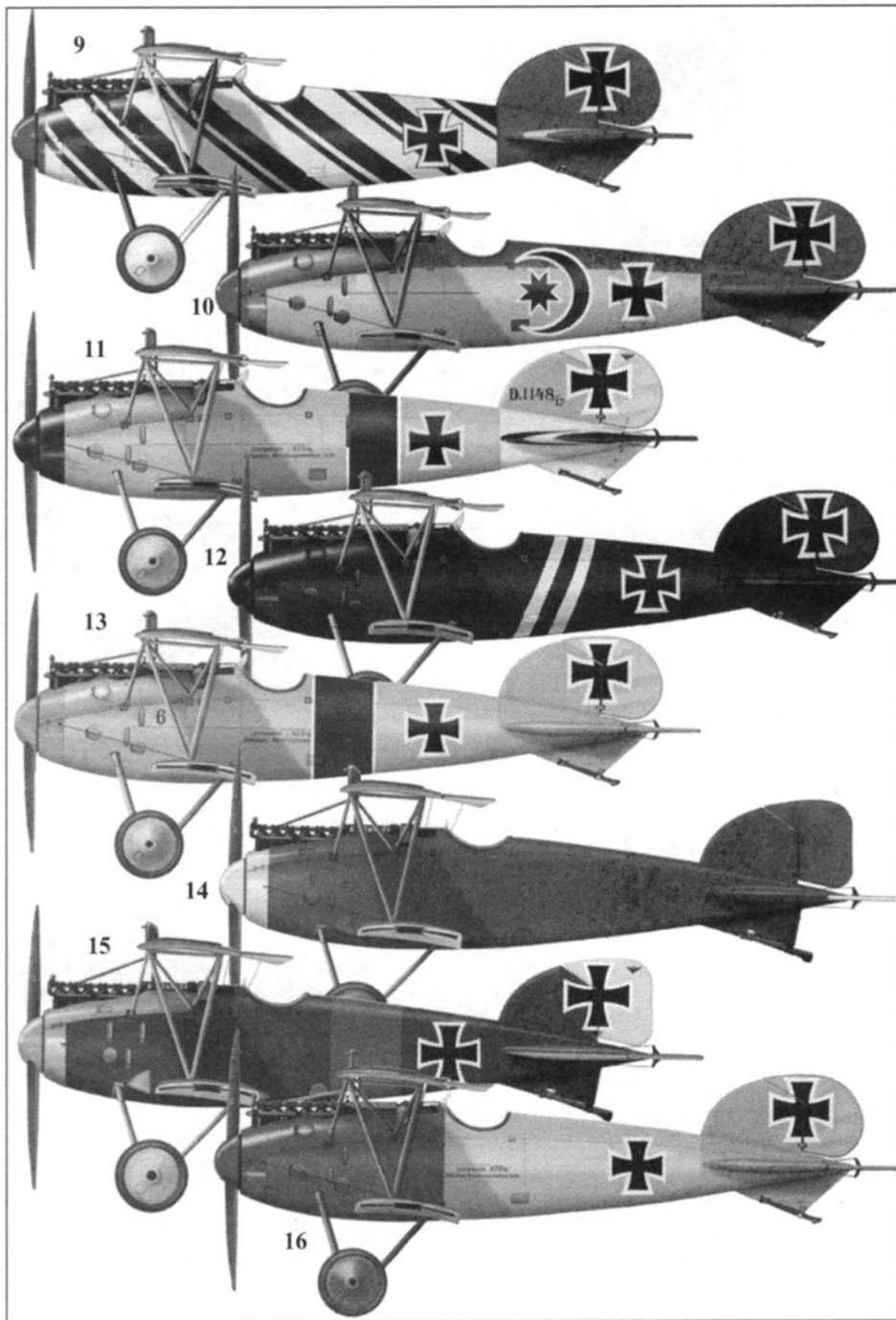
Лёвенхардт родился в Бреслау в семье врача, перед войной он поступил в кадетский корпус. В первые месяцы войны Лёвенхардт сражался в пехоте на Русском фронте, за спасение жизней пяти солдат был отмечен наградой. После ранения отбыл на отдых и долечивание в Германию, где принял решение добровольно перейти в авиацию.

В Jasta 10 Эрих Лёвенхардт прибыл в марте 1917 г., как большинство пилотов предварительно повоював на двухместных аэропланах. Бывшему пехотинцу долгое время не улыбалась удача - на «Альбатросах» он ничего не сбил. Свои первые пять побед он одержал на одном из первых трипланов Dr.I, поступивших в Jasta 10. Эрих Лёвенхардт записал на свой счет 5 победы, большинство из них было одержано на Фоккере D VII. Свою смерть ас нашел в авиакатастрофе, произошедшей незадолго до конца войны.

Подобно Лёвенхардту, Хельдман начал воевать в пехоте на Русском фронте. Затем сражался в Сербии и Болгарии, в конечном итоге оказался во Франции. В ноябре 1916 г. Алоиз Хельдман получил назначение в Jasta 10. Первую подтвержденную победу занесли на счет Хельдмана в июле 1917 г. Всего он сбил 15 самолетов противника, пять из них - на «Альбатросе», остальные - на Pfalz D и Фоккерах.

### «Альбатрос» D V и D Va

В первые месяцы 1917 г. истребители «Альбатрос» D II исчезли из фронтовых штаффелей, уступив свое место «Аль-



9. «Альбатрос» D V вице фельдфебеля Фрица Рими, Jasta 5, 1917 г.

Фриц Рими летал на уникально окрашенном самолете, по всей поверхности фюзеляжа которого шли диагональные черно-белые полосы, подкосы также были окрашены в черный и белый цвета, диск левого колеса - белый, правого - черный. Красный нос и зеленый хвост - отличительные признаки самолетов 5-го штафеля. Верхние поверхности крыльев окрашены в зеленый и розовато-лиловый цвета, нижние - в светлый небесно-голубой. На нижних поверхностях плоскостей нижнего крыла изображены литеры «R» (см. вид снизу на крыло, рис. 9). Завершают уникальную окраску самолета Рими две полосы белого цвета на стабилизаторе и рулях высоты (см. вид сверху на хвостовое оперение, рис. 9).

10. «Альбатрос» D V D.5284/17 вице фельдфебеля Йозефа Мая, Jasta 5, конец 1917 г. Йозеф Май вошел в число наиболее результативных летчиков 5-го штафеля. Он летал на данном «Альбатросе» с конца 1917 г. по начало 1918 г. Борты и низ фюзеляжа имели цвет неокрашенной пропитанной лаком фанеры. Верх фюзеляжа - темно-зеленый с создающими эффект камуфляжа мелкими пятнами светло-коричневого цвета. Как обычно в Jasta 5, хвост самолета зеленый, а нос - красный. Персональные эмблемы летчика - черно-белые полумесяц и звезда. Верхние и нижние поверхности крыльев - пятицветный лозинг. Диски колес - серо-зеленые.

11. «Альбатрос» D V D.1148/17 лейтенанта Ганса Адама, Jasta 6, лето 1917 г. Фюзеляж - цвета покрытой лаком неокрашенной фанеры, обшивка киля и руля направления - натуральный цвет полотна. Кок винта - черный или темно-серый. Темная полоса вокруг носовой части фюзеляжа шире, чем на других самолетах 6-го штафеля. Капот, подкосы и диски колес - серые. Стабилизатор и рули высоты - черные с белыми полосами (см. вид сверху на хвостовое оперение, рис. 11), так окрашивалось горизонтальное оперение на самолетах Jasta 6. Адам разбил этот самолет 2 августа 1917 г.

12. «Альбатрос» D V лейтенанта Йозефа Якобса, Jasta 7, 1917 г.

В окраске «Альбатроса» D V лейтенанта Йозефа Якобса преобладает черный цвет. Вообще все самолеты 7-го штафеля были почти полностью черными, исключая крылья. В данном случае нижние и верхние поверхности обоих крыльев - пятицветный лозинг (см. вид в плане на крыло, рис. 12). Оознавательные знаки на нижних поверхностях плоскостей нижнего крыла окантованы белым цветом. На верхних поверхностях верхнего крыла данного самолета были дополнительно изображены два креста меньших размеров. Персональная символика Якобса - две диагональные полосы белого цвета вокруг фюзеляжа. Руль направления был или не окрашен вообще, или окрашен в белый цвет.

13. «Альбатрос» D V лейтенанта Алоиза Хельдмана, Jasta 10, конец 1917 г.

Обращает на себя внимание широкая темная (вероятно черная) полоса с белой окантовкой вокруг неокрашенного фюзеляжа. Хвостовое оперение - светло-голубое. Желтые носы характерны для «Альбатросов» D V из 10-го штафеля. Верхние поверхности крыльев - камуфляж зеленого и розовато-лилового цветов, нижние - светло-голубые. Капот, подкосы и диски колес - серые.

14. «Альбатрос» D III No 629/17 лейтенанта Карла Альменрёдера, Jasta 11, 1917 г.

О красных самолетах 11-го штафеля написано достаточно. Вслед за Манфредом фон Рихтгофеном моде на красный цвет оказались подверженными едва ли не все летчики Jasta 11. В то же время все самолеты несли на себе индивидуальные признаки. Так «Альбатрос» лейтенанта Карла Альменрёдера имел белый нос и руль высоты (см. вид сверху на хвостовое оперение, рис. 14). Крылья не перекрашивались. Верх - камуфляж светло-зеленого, красно-коричневого и темного оливково-зеленого цветов, низ - светло-голубой.

15. «Альбатрос» D III лейтенанта Лотара фон Рихтгофена, Jasta 11, начало 1917 г.

В начале 1917 г., до повсеместного распространения в 11-м штафеле красной окраски, красным окрашивались только отдельные элементы самолетов. На этой машине сначала летал Манфред фон Рихтгофен, он сбил на ней несколько британских аэропланов. Затем, после перевода в Jasta 11, на самолете стал летать Лотар. Вокруг фюзеляжа цвета пропитанной лаком фанеры нарисована широкая полоса красного цвета. Руль направления - цвет полотна, кок винта, капот, подкосы, диски колес - серые. На верхних поверхностях крыльев - стандартный оливково-зеленый/красно-коричневый/светло-зеленый камуфляж, нижние поверхности - светло-голубые.

16. «Альбатрос» D V лейтенанта Карла-Августа фон Шёнебека, Jasta 11, 1917 г.

Свои первые победы фон Шёнебек одержал в 1917 г., летая в составе 11-го штафеля на «Альбатросе» D V, вся передняя часть фюзеляжа которого была окрашена в красный цвет. Красными были также подкосы



крыла и диски колес. Средняя часть фюзеляжа - цвета пропитанной лаком фанеры. Хвостовое оперение - лиловое, персональный цвет фон Шёнебека. Верхние и нижние поверхности крыльев - пятицветный лозинг.

батросам» D III, эти самолеты стали доминирующими в Jastas. Конструктивно оба истребителя имели очень много общего, но у D III было нижнее крыло иной формы. «Альбатрос» D III являлся, строго говоря, не бипланом, а полуторопланом. Конструкторы «Альбатроса» дипломированные инженеры Роберт Тилин и Шуберт «подсмотрели» идею полутороплана на французском Ньюпоре «Скауте». В результате резкого уменьшения хорды нижнего крыла пришлось вводить в конструкцию V-образные подкосы.

Англичане сначала называли новые «Альбатросы» германскими истребителями «Типа Ньюпор», затем - «V-подкосными» (Vee-Strutters). Основным преимуществом нижнего крыла малой площади стало резкое улучшение обзора вниз.

В мае 1917 г. на фронт начали поступать «Альбатросы» D V. Этот самолет оценили как облегченный D III. Несмотря на снижение массы, новый самолет не дал летчикам существенных преимуществ воздушных боях, так как конструкторская мысль союзников также не стояла на месте. Высшее командование посчитало, что переломить ход войны в воздухе можно только увеличив количество истребителей, качественно превосходящих самолеты противника.

Главным отличием «Альбатроса» D V стал фюзеляж круглого сечения и скругленные в плане формы рулей, а также скрытая проводка тяг управления. Несмотря на модернизацию, конструкция истребителя по-прежнему осталась слабоватой, склонной к разрушению при перегрузках, например в затяжном пикировании. Это качество машины не добавляло ей любви со стороны летчиков.

Очередной вариант D Va был практически идентичен «Альбатросу» D V, изменениям подверглось лишь управление элеронами, выполненное внешней проводкой по типу, уже использовавшейся на «Альбатросе» D III. Внешняя проводка управления элеронами - единственное видимое отличие «Альбатроса» D Va от «Альбатроса» D V. Первые D V еще отличались гаргротом увеличенной высоты, но от него быстро отказались в целях улучшения обзора назад.

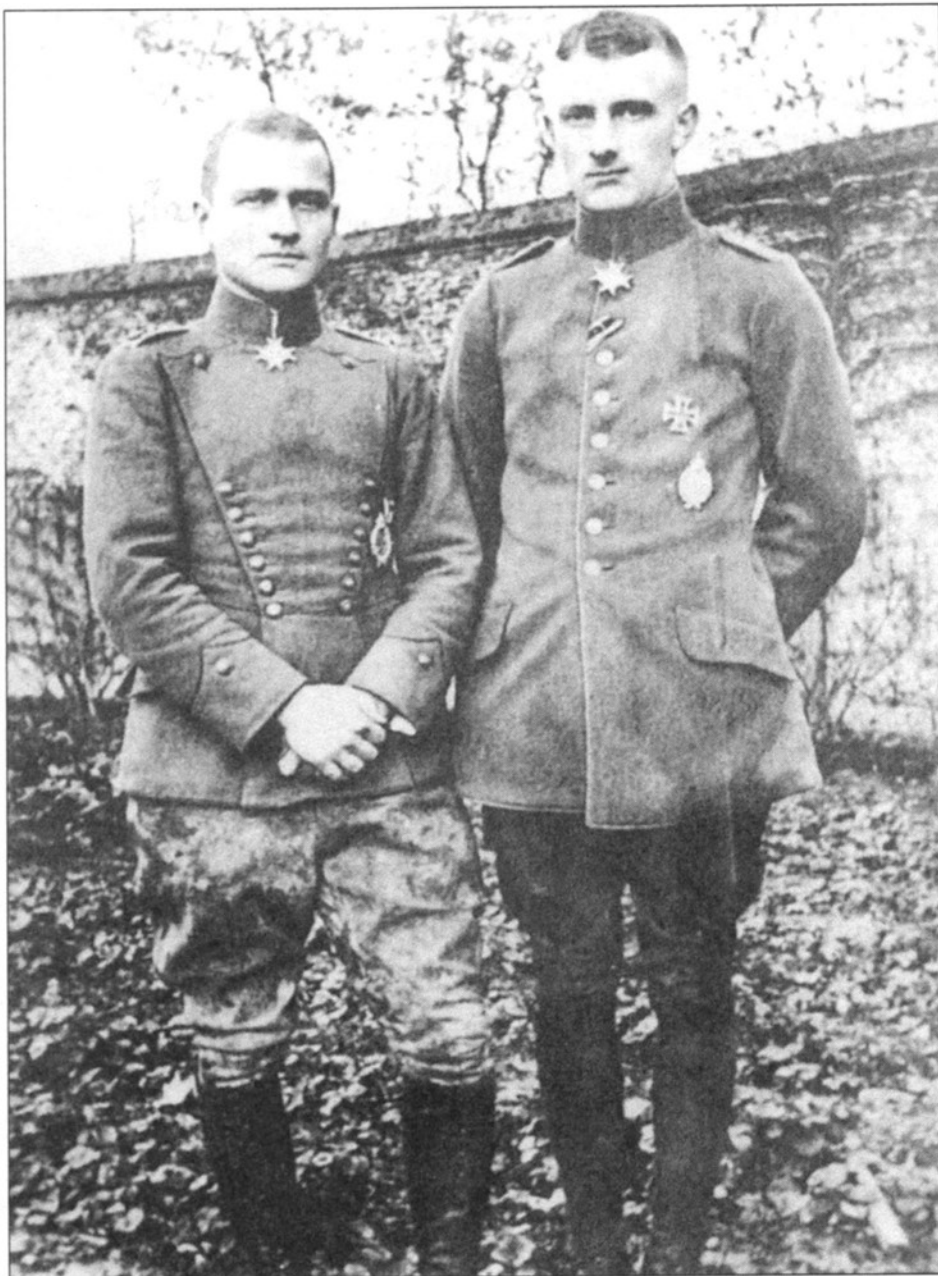
С поступлением в войска «Альбатросов» D V/Va самолетный парк истребительных штаффелей стал включать «Альбатросы» трех типов. Осенью 1917 г. к «Альбатросам» добавились истребители Pfalz D III, а в начале 1918 г. трипланы Фоккер Dr.1. Из-за такого разнотипия сегодня уже не установить какой летчик в какой день на каком типе истребителя летал. Как правило, новичкам выделяли старые машины - «Альбатросы»



В кабине «Альбатроса» D III D.629/17 Карл Альменрёдер из 11-го штаффеля. В окраске истребителя доминирует красный цвет. Нос фюзеляжа и рули высоты на этом «Альбатросе» были белые. Верхние поверхности крыльев камуфлированы красно-коричневой, темно- и светло-зеленой красками.



В кабине «Альбатроса» D III Лотар фон Рихтгофен, 1917 г. Братец Манфред передал Лотару по наследству свой самолет когда Лотар перевелся в 11-й штаффель. «Красный Барон» сбил на этой машине несколько самолетов противника. На стремянке стоит скорее всего Карл Альменрёдер. Вокруг фюзеляжа нарисована широкая полоса красного цвета.



*Братья фон Рихтгофены, Манфред и Лотар, оба награждены Pour le Merit.*

или Пфальцы. Если новички выживали в боях и становились «стариками», то им доверяли более современные трипланы.

### **Jasta 11**

11-й штаффель стал одной из легенд мировой авиации. Летчики штаффеля одержали в воздушных боях более 350 побед. Первый командир Jasta 11 сам сбитых не имел, с момента формирования в октябре 1916 г. до января 1917 г. 11-й штаффель ничем не выделялся среди других. Все изменилось с приходом нового командира, им стал не кто иной, как Манфред фон Рихтгофен.

Рихтгофен прибыл в Jasta 11 свежеспеченным кавалером Pour le Merit, имея на своем счету 16 побед. Новый командир приступил к исполнению обязанностей 20 января, а 23-го он сбил FE.8 из 40-й британской эскадрильи, одержав первую победу на новом месте. Жертвой Рихтгофена стал австралиец 2-й лейтенант Джон Хэй, Хэй погиб. Теперь никто не сомневался, что Рихтгофеном при-

внес в Jasta 11 охотничий азарт, внедренный в свое время в души летчиков Jasta 2 Освальдом Бёльке. Зимние месяцы, неблагоприятные для полетов авиации, сменились весенними. В марте летчики Jasta 11 сббили 28 британских самолетов, за первые восемь дней апреля - 24. Рихтгофен в эти дни одержал свои 38-ю и 39-ю победы (Сопвич полусторастоечный из 43-й эскадрильи и VE.2g из 16-й эскадрильи).

Ряд факторов благоприятствовал летчикам Рихтгофена превратить апрель в кровопускание для пилотов Королевского авиационного корпуса. Во-первых ягдфлигерам не приходилось тратить усилия на поиск целей - небо было полно самолетами союзников, как летний сортир мухами - в марте началась битва за Аррас (первое большое наступление союзников в 1917 г.), кульминация она достигла 9 апреля. Во-вторых, к апрелю на фронте появились свежие, полностью укомплектованные, Jastas, летчики которых освоили новую тактику. Истребители союзников быстро устаревали, по-



*Карл Вольф из 11-го штаффеля был удостоен Pour le Merit в период, когда Jasta 11 командовал Манфред фон Рихтгофен. Всего Вольф одержал 33 победы, но только две - когда служил в 11-м штаффеле. Последние две победы ас одержал будучи командиром Jasta 29. Он погиб в бою 5 сентября 1917 г., летая на одном из первых Фоккеров Dr.1. Сбил Вольфа Норман Мак-Грегор из 10-й эскадрильи морской авиации Великобритании.*

ложение исправили «Кэмелы» и SE.5, но эти самолеты появились несколько месяцев спустя. Реальное противодействие немецким летчикам в тот период могли оказать только французы на Спадах VII и англичане, летавшие на французских же Ньюпорах различных моделей. Состоявшие на вооружении Королевского авиационного корпуса самолеты DH.2, FE.8 и «Папы» реальной угрозы пилотам «Альбатросов» не представляли.

К Манфреду фон Рихтгофену присоединился его брат Лотар вместе с такими летчиками, как Карл Шафир, Курт Вольф, Карл Альменродер и Себастьян Фестнер. Эта братия основательно потрепала личный состав Королевского авиационного корпуса. Барон принял решение выделить свою машину для простоты опознавания в воздухе - самолет Рихтгофена полностью окрасили в красный цвет. Некоторые летчики 11-го штаффеля также частично окрасили свои истребители в красный цвет, в то же время часть пилотов имела свои цвета. Лотар фон Рихтгофен предпочел желтый, Вольф - зеленый, Шафер - черный, а Альменрёдер - белый. Часто цвет индивидуального самолета отражал прошлую службу летчика, совпадая с цветом кавалерийского эскадрона или пехотного полка, в котором пилот служил прежде.

Разноцветная окраска самолетов упрощала подтверждение побед наземными наблюдателями. Конкуренция за количество сбитых у немецких летчиков было очень жесткой. Наземным наблюда-





*Ульрих Никиль служил в 12-м штаффеле в 1917-1918 г.г. Он сбил не менее десяти неприятельских аппаратов, прежде чем был переведен сначала в Jasta 13, затем в Jasta 19 и в конечном итоге в Jasta 6, где стал штаффельфюрером. Никиль закончил войну кавалером «Голубого Макса» с 30 победами на личном боевом счете.*

телям проще указать на цвет самолета, сбившего аэроплан противника, чем разбираться в едва различимой символике.

В апреле 1917 г. летчики Jasta 11 записали на счет штаффеля 89 побед, вторым по результативности стал 5-й штаффель с 32 победами, третьим - 12-й (23 победы), четвертым - Jasta 2 (21 победа). В общей сложности, немецкие истребители сбивали за месяц более 300 самолетов и аэростатов.

Лучшие индивидуальные результаты в апреле также продемонстрировали пилоты Jasta 11. Вольф сбил 22 самолета, Манфред фон Рихтгофен - Шафир - по 21, Лотар фон Рихтгофен - 15, Фестнер - десять. В бою с ВЕ.2 «Альбатрос» D III (D.2251/16) получил повреждения, а Шафир был ранен - единственная потеря штаффеля за месяц.

29 апреля Красный барон сбил, как минимум, четыре британских аэроплана. В тот день понаблюдать за боевой работой двух сыновей на аэродром прибыл старик Рихтгофен. Позже Ритмейстер писал:

- мой брат первым выбрался из самолета и приветствовал отца: «Добрый день, папа. Я только что сбил англичанина». Я тоже выбрался из машины и подошел к ним: «Здравствуй, папа. Я только что сбил англичанина». Старик был просто счастлив, он расплылся в улыбке.

- Ближе к полудню мы взлетели второй раз за день. Мне вновь улыбнулась удача - я сбил второго англичанина за день. После обеда - малость поспали. Короткий сон восстановил силы. До вечера мы с братом в компании Шафира и Альменрёдера слетали еще дважды.

- Первый послеобеденный вылет удачи не принес. Второй выдался получше. У линии фронта мы встретили эскадрильи самолетов противника. К несчастью, они шли выше нас. Мы пытались подняться хотя бы до их высоты, но - безуспешно.

- Мы полетели вдоль фронта. Внезапно я увидел два самолета противника, корректировавших огонь артиллерии. Я покачал крыльями - брат меня понял. Мы летели крыло к крылу, набирая скорость.

- Брат нагнал «своего» противника. Он атаковал первым, я - за ним. Перед атакой я оглянулся, чтобы убедиться в отсутствии третьего вражеского самолета - его не было. Я быстро занял удобное для стрельбы положение. От короткой очереди самолет противника развалился на части. Такого быстрого результата я еще не добивался.

- Наблюдая за обломками аэроплана, я потерял из вида самолет брата. Брат находился в 500 ярдах от меня и все еще дрался со своим оппонентом.

- У меня было время понаблюдать за работой брата - я не смог бы сделать лучше его. Внезапно самолет противника стал проваливаться на хвост - стало ясно, что летчик убит или ранен. Секундой позже аэроплан начал распадаться на части. Я подошел к брату, мы поздравили друг друга жестами и покачиванием крыльями.

Затем немецкие летчики столкнулись с группой Спадов и Сопвичей «Трипланов», однако самолеты союзников боя не приняли. Тем не менее, чуть позже бой все-таки состоялся. Фон Рихтгофен продолжает:

- Моим оппонентом оказался опытный летчик, а его самолет был хорош. Тем не менее, он не смог ударить за линию фронта. Я открыл огонь, когда мы находились над Линсом. Стрельбу я начал со слишком большой дистанции сознательно, желая напугать противника. Так и получилось - он встал в вираж, а я получил возможность сократить расстояние.

- Теперь я вел огонь наверняка - дистанция сократилась до 50 ярдов. Я услышал даже звук вытекавшего из пробитого пулями бака бензина. Затем самолет загорелся - лорд (прозвище британских летчиков у пилотов немецких истребителей) исчез из виду. Это была моя четвертая победа за день.

Манфред фон Рихтгофен сбил в тот день SPAD VII, FE.2d, ВЕ.2е и Сопвич «Триплан», Лотар расправился с истребителем SPAD VII и двухместным ВЕ.

Летчики Jasta 11 продолжали наращивать свой счет в мае, они одержали в воздушных боях 30 побед. В мае штаффель потерял одного летчика убитым, а Лотар фон Рихтгофен и Альменрёдер получили ранения. В мае первые победы одержал Эберхард Монике, будущий ас, переведенный в Jasta 11 из KG 2. Летая в KG 2, Монике

уже сбил один самолет. До конца лета он записал на свой счет еще шесть побед.

В период с февраля по июнь 1917 г. Карл Альменрёдер одержал 30 побед. Альменрёдер имел репутацию искусного тактика. Вот как описывает встречу в воздухе с Альменрёдером летчик самолета FE.8 из 40-й британской эскадрильи 2-й лейтенант Р.И. Нив:

- Летчики FE.8 обнаружили два самолета противника к востоку от Аннелина. Двум этим самолетам ассистировали еще три. Они атаковали нас на пикировании сверху.

- После пяти минут боя на моем самолете отказало оружие. Летчик одного из самолетов противника это заметил. Он вел огонь справа сзади, сближаясь с FE.8.

- Летчик FE.8 был ранен в голову, кровь текла из-под шлема, заливая лицо. Был пробит топливный бак, остановился двигатель. На высоте 500 футов все же удалось запустить мотор и пересечь линию фронта на скорости порядка 120 км/ч.

- Летчик FE.8 постарался приземлиться при первой возможности. К месту посадки бежало трое солдат. При посадке оторвался элерон, поэтому самолет приземлился очень грубо, перевернулся и загорелся. Летчик выбрался из самолета, его куртка горела. Он начал кататься по земле, сбивая пламя. Самолет взорвался.

Этот бой произошел 9 мая, Альменрёдер одержал вторую победу, а 2-му лейтенанту Ниву удалось остаться в живых. Как видно из рапорта, два «Альбатроса» отвлекли внимание летчиков FE.8, в то время как три других германских истребителя эффективно атаковали британские самолеты сзади сверху. В этом бою были сбиты еще три FE.8, два - Карлом Шафиром и один - Куртом Вольфом.

Вскоре после боя 9 мая подразделение получило первые «Альбатросы» D V. Барон был ранен и сбит 6 июля в бою с FE.2 из 20-й британской эскадрильи. Рихтгофен сумел посадить поврежденный «Альбатрос» D V рядом с деревней Ла Монтань. Этот бой произошел вскоре после того, как Рихтгофен возглавил сформированную в июне I истребительную группу (Jagdgeschwader Nr.1, JG I). В группу вошли 4-й, 6-й, 10-й и 11-й штаффели.

27 июня погиб Карл Альменрёдер, Курт Вольф сменил Манфреда фон Рихтгофена на посту командира Jasta 11. Вольф недолго прокомандовал штаффелем: 11 июля он был ранен, на его счету значилась 31 победа. Штаффель возглавил Вилли Ренгард, но и он получил ранение в начале сентября.

Осенью в штаффель прибыли первые истребители Фоккер Dr.1. Вплоть до поступления в начале лета 1918 г. Фоккеров D VII трипланы стали основными истребителями эскадры Рихтгофена, за исключением короткого периода зимы 1917-1918 г.г.



*Линейка истребителей 12-го штафеля, аэродром Тулис, 15 марта 1918 г. На вооружении штафеля в этот период находились истребители «Альбатрос» и трипланы Фоккер Dr.1. Триплан на снимке - второй справа. Как многие летчики штафеля, Никиль летал на «Альбатросе» и на триплане, оба его самолета несли на бортах фюзеляжа шевроны белого цвета. Отличительные признаки самолетов из Jasta 12 - черные хвосты и белые носы. На снимке видны оба истребителя Ульриха Никля, хорошо видны персональные эмблемы летчика на бортах фюзеляжей.*

### Jasta 12 - Jasta 16

В составе Jasta 12 воевало много прекрасных летчиков. Первым командиром штафеля являлся Поль фон Остерот (семь побед), он погиб 23 апреля. Его преемником стал обер-лейтенант Адольф Риттер фон Тутчек, баварец 26 лет от роду. Ранее фон Тутчек воевал офицером в пехоте, дрался как на Западном, так и на Русском фронтах, заслужил награды, титул рыцаря он получил еще до того, как стал летчиком. После короткого периода полетов на двухместных самолетах фон Тутчек получил назначение в Jasta 2, будучи командиром 12-го штафеля он одержал три победы в воздушных боях.

20 мая 1917 г. фон Тутчек одержал свою десятую победу, его жертвой стал SPAD VII из 23-й эскадрильи. Ас так описывал этот бой в письме:

- Сзади я обнаружил самолет, решил, что это D II. Спокойно зажав ручку колесками, я насвистывал какую-то мелодию. Мой «Альбатрос» плавно планировал к земле. Я находился уже над аэродромом, когда мимо пронеслись трассы, выпущенные двумя пулеметами. Инстинктивно я дал полный газ и резко взял ручку на себя. Я не мог поверить глазам: D II оказался Спадом. Меня хранил Господь - на англичанина навалился, снижавшийся по спирали Шориш. Летчик Спада отвлекся на него.

- Я рассчитывал, что вдвоем загоним противника прямо в наше летное поле, однако Шориш спустился слишком низко и ничем не мог мне помочь. Я остался с противником один на один. Мы сходились три или четыре раза, поливая друг друга короткими очередями. В конечном итоге я сумел занять положение сзади и выше англичанина. Я дал очередь в десять выстрелов, Спад свечкой взмыл вверх. Мне пришлось резко отвернуть, чтобы не врезаться в самолет противника. Я оказался прямо под англичанином.

Теперь я вел огонь по брюху вражеского истребителя. Самолет сорвался, пошел к земле, я - за ним. Я думал, что наконец сбил его, но Спад перешел в горизонтальный полет.

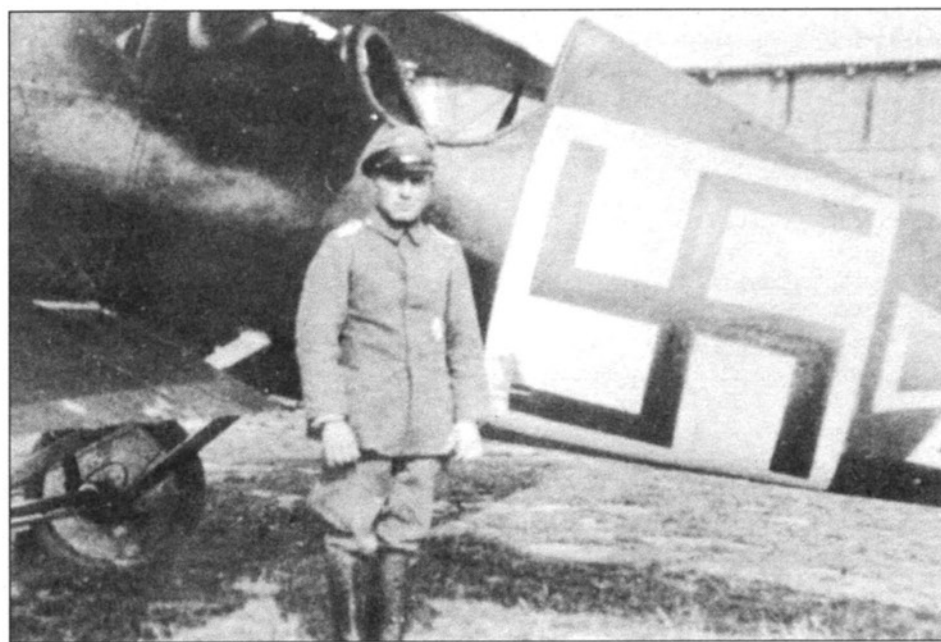
- Опять заговорили мои пулеметы. Спад сделал полупетлю и пошел прямо на меня. Колеса Спада едва не прогрохотали по верхнему крылу. Я развернулся и попробовал пристроиться в хвост, Спад опять ушел полупетлей. Мы разошлись так близко, что я разглядел коричневую кожаную куртку летчика. Рукой он сделал угрожающий жест. Спад скользнул вниз и начал уходить к линии фронта. Он находился вне пределов эффективной дальности стрельбы.

- В который раз я устремился за ним. И снова противник увертывается в наборе высоты. Я не отстаю. Очередь - наконец-то из Спада вырвался шлейф дыма.

Минутой позже огненный шар поглотил англичанина. Очередь пришлось по топливному баку.

К августу на счету фон Тутчека числилось 23 победы, он стал кавалером Pour le Merit. Однако в августе ас получил ранение в бою с британским асом морской авиации С.Д. Букером из 8-й эскадрильи ВМС. После долгого лечения фон Тутчек получил назначение на должность командира JG II. Ас погиб в марте 1918 г. на Фоккере Dr.1.

Лейтенант Адольф Шульте стал первым в Jasta 12 асом, в штафель он пришел в ноябре 1916 г. В течение первых месяцев 1917 г. Шульте сбил восемь самолетов противника. 12 апреля он столкнулся с FE.2d из 18-й британской эскадрильи. Шульте и двое членов экипажа FE.2d погибли. В том трагическом полете Шульте летал на «Альбатросе» D III

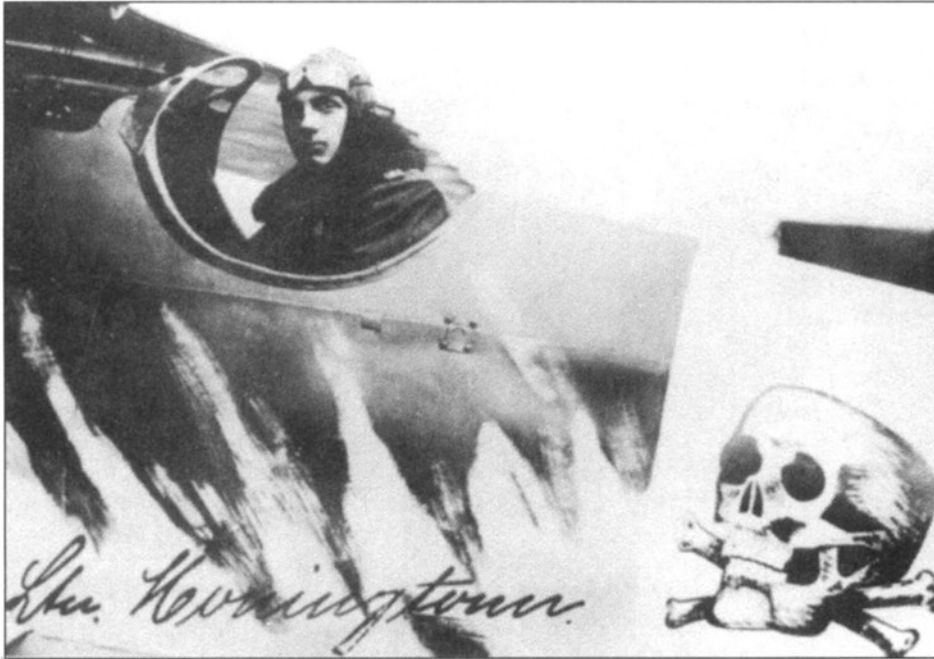


*Пауль Биллик служил в 7-м штафеле до перевода в Jasta 12 в начале 1917 г. Он летал на «Альбатросе» D V с изображением свастики черного цвета на обоих бортах фюзеляжа. Эмблема в виде свастики символизировала удачу, свастику часто изображали на своих машинах летчики-истребители всех воюющих стран. Всего Пауль Биллик одержал 31 победу, в основном в 1918 г. уже будучи командиром Jasta 52.*





В кабине «Альбатроса» D II D.1717/16 летчик 14-го штаффеля Пауль Бертольд, аэродром Бюль. Фюзеляж вероятно красно-коричневый. Обратите внимание на радиатор на фюзеляже. Радиатор увеличивал лобовое сопротивление аэроплана, на поздних моделях «Альбатроса» радиатор перенесли в крыло.



В период службы в 15-м штаффеле Курт Моннингтон летал на необычно камуфлированном «Альбатросе». На фоне широкой полосы белого цвета был изображен череп с костями. Происхождение этой эмблемы не известно. Череп с костями - символика одного из гусарских полков, но в нем Моннингтон никогда не служил (интересно, эсэсовцы - это наследники гусар?). Моннингтон стал асом, летая на истребителях Фоккер.



«Альбатросы» D II из 1-го штаффеля. Справа налево: самолет Фридриха Фоншота с необычной эмблемой в виде звезды, дальше идет «крылатый меч» Бертольда, крайний самолет принадлежит Йозефу Вельтшену.

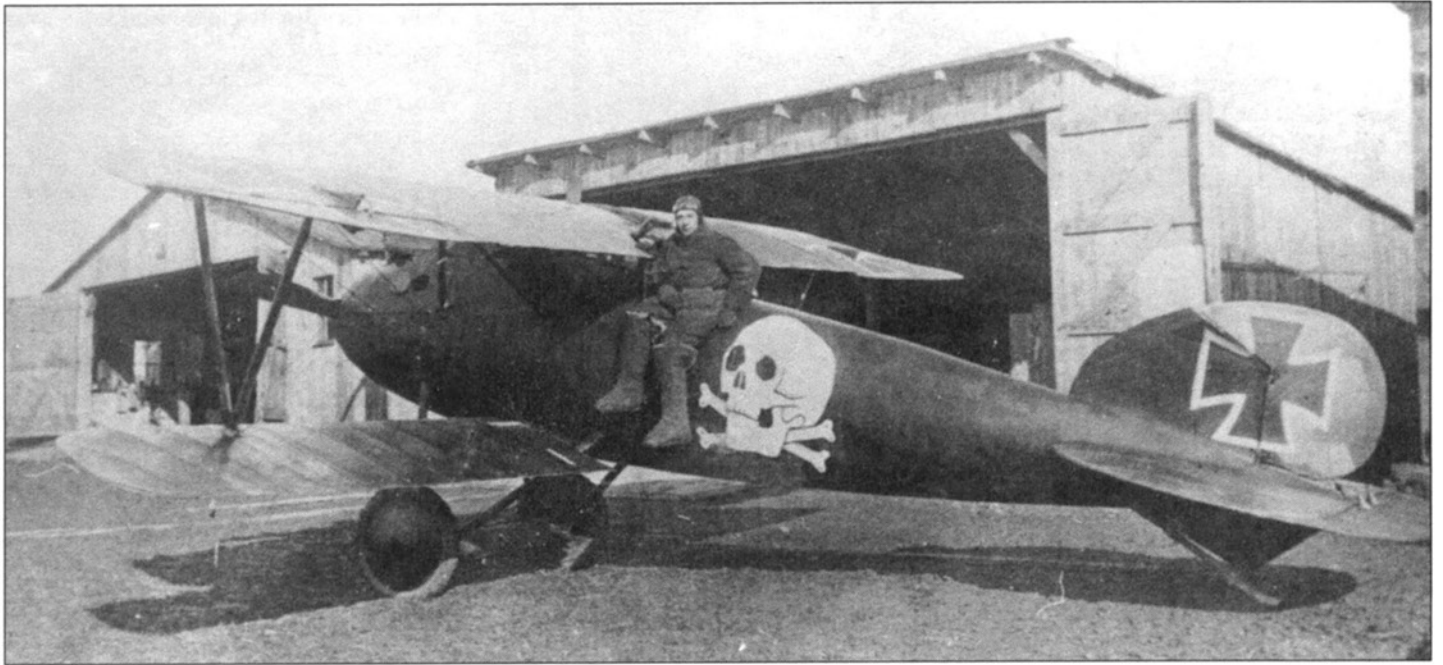
D.1996/16. Девять побед в 1917 г. одержал Мейнхольд Йорке, до конца войны он довел свой счет до 1 побед. Еще одним асом в этом штаффеле стал Фридрих Гилле, сбивший в 1917 г. шесть самолетов.

Честь записать на боевой счет Jasta 12 100-ю победу выпала 21 октября 1917 г. асу Виктору Шобингеру. Бывший пулеметчик оставил окопы, чтобы стать летчиком. Прежде чем попасть в Jasta, Шобингер полетал на двухместном аэроплане. Шобингер принимал участие в бою, в котором получил тяжелое ранение фон Тутчек. Виктор Шобингер отомстил за командира спустя всего несколько минут, сбив С.Д. Букера. Англичанин остался в живых. Остаток войны Шобингер служил инструктором, на его счету восемь побед.

Еще одним асом из Jasta 12 был Ульрих Никил, завершивший войну с 30 победами на личном счету. Военную карьеру Никил начинал в артиллерии. В Jasta 12 его перевели в сентябре 1917 г. после службы в подразделении, имевшем на вооружении двухместные машины. Уже к концу сентября Ульрих сбил два самолета противника. Весной 1918 г. его победный счет увеличился до десяти сбитых. Затем Никила перевели из 12-го в 13-й штаффель. В период службы в Jasta 12 Ульрих Никил летал на «Альбатросах» и трипланах, на фюзеляжах его самолетов был нанесен шеврон белого цвета. В конце 1917 г., - начале 1918 г. на вооружении штаффеля состояли как «Альбатросы», так и трипланы. Jasta 12 наряду с 13-м, 15-м и 19-м штаффелями входил во II истребительную группу фон Тутчека.

Поль Билик добился первого успеха в составе Jasta 12, одержав четыре победы весной 1917 г. Еще четыре самолета он сбил в составе Jasta 7. В 1918 г. Билик командовал Jasta 52, всего на его счету 31 победа. 10 августа самолет Билека был сбит над контролируемой войсками союзников территорией, ас попал в плен. Несмотря на свой внушительный боевой счет, из-за плена, Поль так и не получил «Голубого Макса».

Через 14-й штаффель в 1917 г. прошло несколько летчиков-асов. Так Йозеф Вильтшен в составе Jasta 14 одержал десять из своих 35 побед. С пятью подтвержденными и одной не подтвержденной



*Самолет Георга фон Хантельмана также украшала черепашка с косточками, стиль картинки сильно напоминает эмблему на самолете Моннигтона. С происхождением эмблемы истребителя фон Хантельмана вопросов не возникает - ранее парень служил в 17-м Брауншвейгском гусарском полку, личный состав которого носил на головных уборах подобные эмблемы. На фюзеляже сидит сам Георг фон Хантельман. Фюзеляж истребителя окрашен в темно голубой цвет, нос - красный. Поверхности крыла - лозинг.*

победами в том же году асом стал Ганс Бовски. 3 сентября Бовски был ранен, позже он летал в составе Jasta 15, но свой счет не увеличил.

В марте 1918 г., после гибели фон Тутчека, командиром JG II стал Рудольф Бертольд. Бертольд очень хотел перевести во 2-ю группу 18-й штаффель, которым он командовал прежде. Максимум, чего ему удалось - так это перевести часть летчиков из Jasta 18 в Jasta 15. На вооружении как 15-го, так и 18-го штаффелей имелись «Альбатросы» и трипланы, поэтому разобраться кто и когда на чем летал уже невозможно. В то же время можно смело утверждать, что Эрнст Удет две из своих шести побед одержал в составе Jasta 15, до перевода в августе 1917 г. в Jasta 37.

16-й штаффель именовался Королевским баварским, но командовал им прусак Людвиг Ханштейн, одержавший в марте-октябре 1917 г. 11 побед. Затем Ханштейна перевели в Jasta 35. Jasta 16b

действовала, главным образом, на французском фронте, но после перевода Ханштейна в 35-й штаффель он стал драться с англичанами. Отвоевав почти два полных года летчиком-истребителем, Людвиг Ханштейн был сбит 21 марта 1918 г. Бристолем из 11-й британской эскадрильи. В том бою ас одержал свою последнюю, 16-ю, победу.

Карл Шаттауэр первого успеха добился в составе Jasta 23b. Как и Ханштейн, Шаттауэр был пруссаком, хотя и служил в баварских частях. В сентябре 1917 г. его перевели в Jasta 16b. Карл Шаттауэр получил тяжелое ранение в воздушном бою 27 мая 1918 г., на фронт он больше не вернулся, сохранив свой счет на уровне девяти побед.

Большую часть периода службы Шаттауэра в Jasta 16b штаффелем командовал Генрих Гейгль. На должность командира Гейгля назначили 17 августа 1917 г., к этому моменту он сбил шесть

самолетов в составе Jasta 34. К весне 1918 г. его боевой счет достиг 12 побед. Гейгль погиб той же весной в бою с «Кэмелами» из 65-й эскадрильи Королевского авиационного корпуса. В том же бою он сбил свой последний, 13-й, самолет.

Летчик предвоенного времени Карл Одебрет получил боевое крещение на Русском фронте в 1915 г. Затем, в 1916 г., его перевели во Францию в Jasta 16. На Востоке Одебрет одержал одну победу, на Западе - еще шесть. В сентябре 1917 г. ас получил легкое ранение в результате обстрела с земли. В декабре его назначили командиром вновь сформированного 42-го штаффеля. Карл Одебрет прокомандовал Jasta 42 до конца войны, которую завершил, имея на своем счету 21 победу. Ветеран воздушных боев скоропостижно скончался в феврале 1930 г., когда ему было всего 39 лет.

Фридрих (Фриц) Риттер фон Рот служил в Jasta 23 с начала 1918 г., ранее он



*Линейка самолетов 15-го штаффеля. Крайний справа - «Альбатрос» D V Генриха Гонтермана с красной полосой вокруг фюзеляжа. Пилот второго самолета (с белой полосой вокруг фюзеляжа) остался неизвестен. Дальше - «мертвая голова» Моннигтона, следующим стоит истребитель Хаусмана (D.2042/17).*

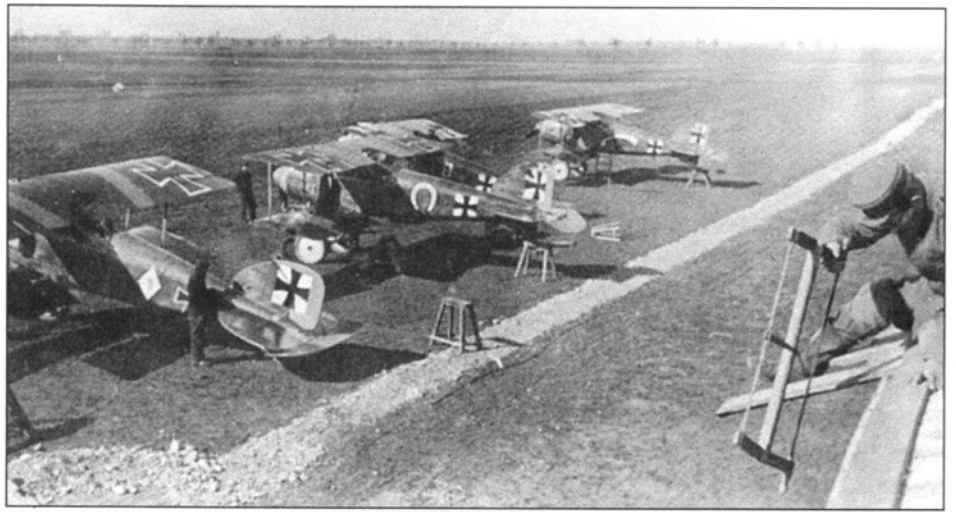




Лейтенант Теодор Румпель из Jasta 16b.



Оливер Фрейхер фон Билио-Маркони одержал в годы Первой мировой войны 25 побед. Он начал карьеру летчика-истребителя в 15-м штаффеле, первую победу одержал на «Альбатросе», маркированном эмблемой 4-го прусского драгунского полка, позже такая же символика появилась на его D VII. Ас скончался от полученных ран 16 октября 1918 г. в возрасте 20 лет. Незадолго до смерти он был награжден Pour le Merit.



«Альбатросы» D II (постройки LVG) из Jasta 16b. На самолете с эмблемой в виде баварского креста на фоне белого ромба летал Роберт Дик (две победы). Пилот второго слева самолета не установлен, обратите внимание на эмблему в виде подковы. Третий «Альбатрос» D II - самолет Людвиг Ханштейна. На борту четвертого истребителя нарисована хвостатая комета - мотив, популярный у летчиков времен Первой мировой войны.

был артиллеристом. Перед вступлением в авиацию фон Рот почти год провалялся по госпиталям после ранения. Прежде чем стать летчиком-истребителем, воевал на двухместных машинах. Специализацией фон Рота стали аэростаты: из 28 его побед - десять аэростаты. Больше него воздушных шаров не сбил ни один германский летчик. Аэростат считался трудной и крайне опасной целью. Большинство своих атак фон Рот тщательно планировал. Служивший в Jasta 7 и Jasta 40 ас Карл Дигилоу вспоминал:

- При атаке аэростата следовало тщательно учитывать направление и скорость ветра. Такую способность не раз демонстрировал обер-лейтенант Фриц Риттер фон Рот - величайший истреби-

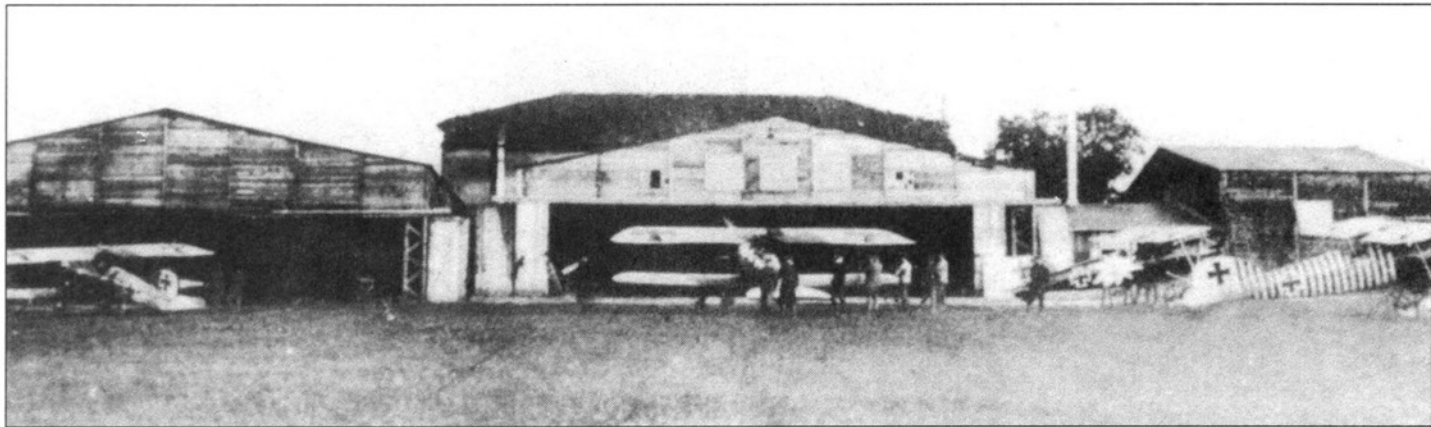
тель воздушных шаров, сравниться с которым впоследствии смог лишь рожденный фантазией Алана Милна поросенок Пятачок.

- Перед каждой атакой фон Рот внимательно изучал с земли в телескоп маневры прикрывавших шар истребителей. Тщательно знакомился со сводками погоды. Фон Рот выжидал подходящий для атаки день, такой, когда ветер будет дуть вдоль аэростата. Атаку производил с большой высоты в пикировании. Скорость самолета, сложенная со скоростью ветра позволяли фон Роту проскакивать завесу истребителей эскорта. Высокая скорость затрудняла прицельную стрельбу по истребителю с земли.

- Еще один ас из Jasta 16 - Отто Кейсенберт - оставил воспоминания. Кейсенберт родился в феврале 1893 г. в Баварии, учился во Франции, а диплом инженера получил в Мюнхене. До вступления в военную авиацию в начале войны, Отто Кейсенберт работал на авиационной



«Зеброобразная» окраска фюзеляжа истребителя «Альбатрос» D V, на котором летал Теодор Румпель из Jasta 16b. Прежде чем перейти в 23-й штаффель, Румпель успел в составе баварского штаффеля сбить два аппарата противника. Асом летчик стал 18 февраля 1918 г. 24 марта Теодор Румпель был ранен.



*Аэродром базирования Jasta 16b. Крайний справа на снимке - истребитель Тео Румпеля. Рядом с ним стоит украшенный изображением цветка эдельвейса «Альбатрос» D V Отто Киссенберта.*



*Возглавляя Jasta 35b, Людвиг Ханштейн летал на истребителе «Альбатрос» D V с изображением шестиконечной звезды на фюзеляже. До своей гибели 31 марта 1918 г. Ханштейн одержал 16 побед. Сбил аса летчик истребителя Бристоль из 11-й британской эскадрильи. Обратите внимание на зеркало заднего обзора, укрепленное на телескопическом прицеле.*



фирме. Летая на двухместном аэроплане, Кейсенберт получил ранение. После лечения вернулся на фронт летчиком-истребителем. Летал на самолете Kek «Эйнзисхейм». Первым воздушным боем Кейсенберта стал перехват 12 октября 1916 г. трех вражеских бомбардировщиков. Поздней весной 1916 г. Кейсенберта перевели в Jasta 16b, где он добавил на свой счет еще трех сбитых. Потом - очередной перевод, на этот раз в Jasta 23b. В конце 1917 г. на личном счету Кейсенберта значилось 18 побед, он занимал должность командира штафеля.

- В первые месяцы 1918 г. личный счет Кейсенберта вырос до 20 побед. Дальнейший рост оборвала удачно выпущенная очередь из пулеметов британского «Кэмела», но Кейсенберт остался жить. В июне 1918 г. ас получил «Голубого Макса», однако вернуться на фронт не смог. Киссенберт разбился в августе 1919 г. при столкновении с горой в Баварских Альпах.

#### Истребительные группы

После формирования в июне 1917 г. JG I крупных соединений истребителей на постоянной основе не создавалось до 2 февраля 1918 г., когда были сформированы JG II и JG III. В командование JG II вступил Адольф Риттер фон Тутчек, в командование JG III - Бруно Лоэрцер.

Идея формирования крупных истребительных соединений появилась в начале апреля 1917 г. Истребительная группа в составе 3-го, 4-го, 11-го и 33-го штафелей была создана в составе 6-й армии. Командиром группы стал Манфред фон Рихтгофен. В июне была официально сформирована JG I, в нее вошли другие штафели, хотя командиром стал все тот же рихтгофен. В административном отношении группа подчинялась командованию сектора Западного фронта, который занимала 6-я армия. Не стоит полагать, что все четыре штафеля постоянно летали вместе одним крупным соединением. Рихтгофен мог спланировать и такую операцию, но обычной работой являлось патрулирование воздушного пространства сравнительно небольшими группами истребителей.

В период Первой мировой войны сбор больших групп самолетов в воздухе еще не был отработан в должной степени. В отсутствие радиосвязи и при на-

*Фридрих Риттер фон Рёт возглавил Jasta 16b после службы в 23-м штаффеле. Летчик сфотографирован на фоне своего «Альбатроса» D Va с черным хвостовым оперением, характерным для самолетов 16-го штаффеля. Вокруг фюзеляжа нанесена широкая полоса черного цвета. Обратите внимание на измеритель воздушной скорости типа анемометра (закреплен на стойке бипланной коробке, на снимке - выше правой руки фон Рёта).*





На этом «Альбатросе» D Va постройки ОАВ летал баварец Фрих Риттер фон Рёт в начале 1918 г., когда он служил в Jasta 23. Хорошо видна персональная эмблема «истребителя азростатов» - черно-белый круг, белая вертикальная полоса на хвостовом оперении видна частично. Поверхности крыла, горизонтального оперения и руля направления - лозинг. Большая часть фюзеляжа - неокрашенная фанера.

личии облачности, типичной для Северной Франции, самолеты группы быстро теряли друг друга из вида - строй распался. Тем не менее, отдельные пилоты с задатками недоженных лидеров могли собирать и водить большие группы. К таким командирам без сомнения относился фон Рихтгофен. Единственным средством сигнализации в те времена были ракеты. Заранее оговаривались обозначение сигналов по цветам сигнальных ракет: вижу противника, построиться за мной, возвращаемся домой и т.д.

К середине 1917 г. широкое распространение получили индивидуальные ок-

раски и символики самолетов, за счет чего командирам стало проще управлять летчиками в воздухе.

Рихтгофен продолжал водить в бой свой Jasta 11, одновременно командуя тремя другими штаффелями группы. Обычно ежедневную работу командиры штаффелей планировали самостоятельно. Планирование действий группы в целом осуществлялось только в случае проведения крупных операций сухопутными войсками.

К осени 1917 г. обычным делом стало формирование истребительных групп на временной основе. Обычно сведение штаффелей в один кулак приурочивалось

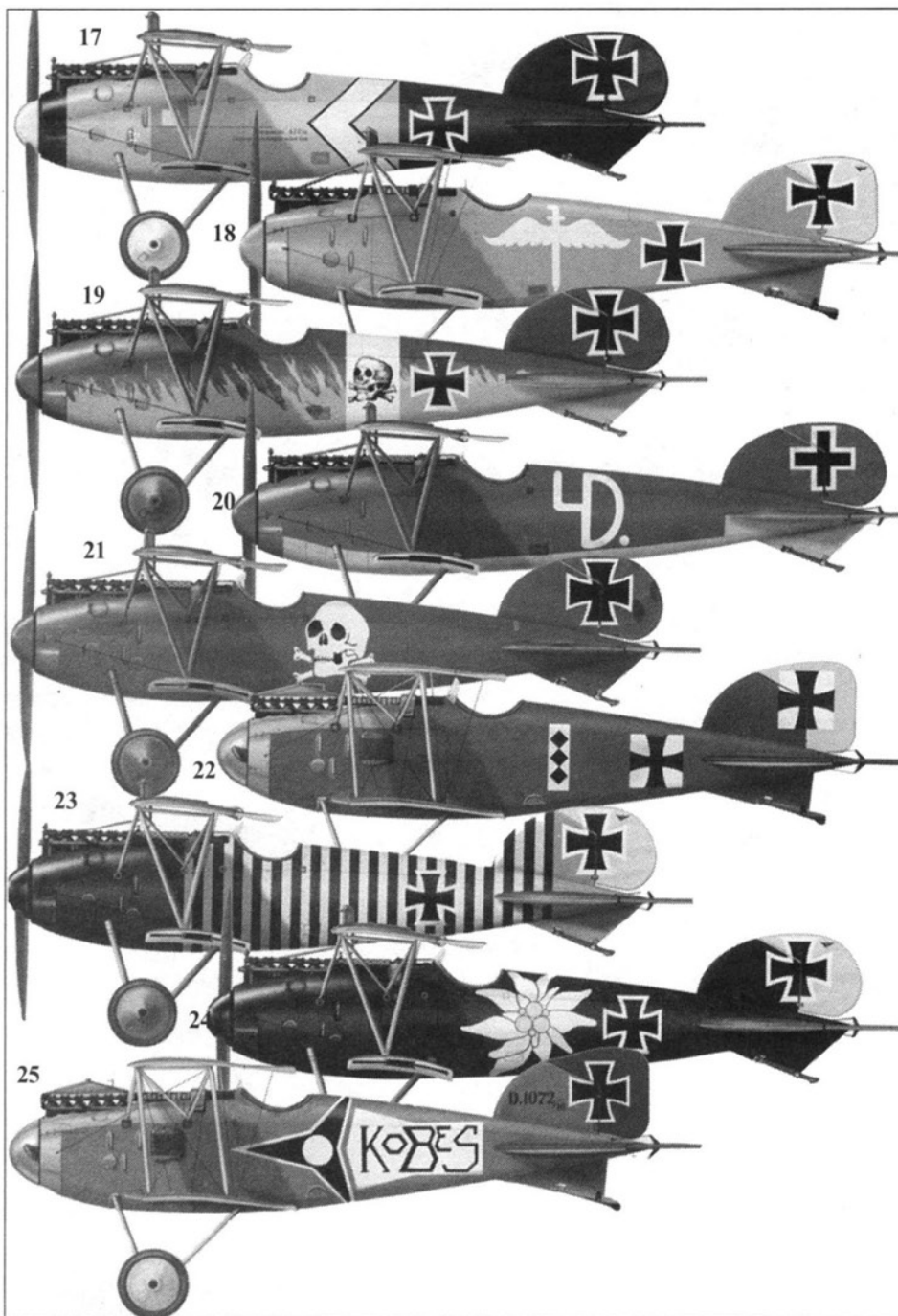
к операциям армии. Иногда группы получали номера, иногда назывались по фамилии командира или района боевых действий. Например: Jagdgruppe Lille, Jagdgruppe «Tutschek». Жизнь большинства групп была короткой, так Jagdgruppe «Tutschek» в составе Jastas



Отто Киссенберт также летал на «Альбатросе» D V (D.2263/17) с изображением цветка эдельвейса летом 1917 г., когда он командовал Jasta 23b. Самолет целиком окрашен в черный цвет, обратите внимание на заводской номер, написанный на киле аэроплана. Обшивка крыльев - лозинг. На подкосе бипланиной коробке установлен измеритель воздушной скорости типа анемометра.



До службы в Jasta 16b Отто Киссенберт воевал в Kek Enisheim. Затем командовал Jasta 23b. Несмотря на слабое зрение и необходимость летать в пенсне, Киссенберт к моменту своей гибели 19 мая 1918 г. одержал 20 побед. Ас разбился, облетывая трофейный «Кэмел».



17. «Альбатрос» D V лейтенанта Ульриха Никля, Jasta 12, 1917 г.

Отличительным признаком истребителей 12-го штаффеля являлись окрашенные в черный цвет хвосты и задние части фюзеляжей. На ряде машин из Jasta 12 были коки белого цвета, в передней части фюзеляжа накрашивалась черная полоса. Персональная эмблема Никля - белый с черной окантовкой шеврон на бортах фюзеляжа между кабиной и опознавательными знаками. Большая часть фюзеляжа - неокрашенная фанера. Обшивка крыльев - пятицветный лозинг. Диски колес - белые или светло серые.

18. «Альбатрос» D III обер лейтенанта Рудольфа Бертольда, Jasta 14, апрель 1917 г.

На бортах фюзеляжа самолета Бертольда был изображен крылатый меч белого цвета, в апреле 1917 г. обер лейтенант Рудольф Бертольд командовал 14-м штаффелем. Фюзеляж - цвета пропитанной лаком неокрашенной фанеры. Обшивка руля направления - натуральное полотно. Кок винта, капот, диски колес, подкосы - серые. Верхние поверхности крыльев - камуфляж брауншвейгского зеленого, светло-зеленого и красно-коричневого цветов.

19. «Альбатрос» D V лейтенанта Курта Моннингтона, Jasta 15, 1917 г.

«Альбатрос» D V лейтенанта Курта Моннингтона имел крайне необычную окраску. Нижняя часть фюзеляжа окрашена в светло серый или серебристо серый цвет, верх - вероятно цвета лесной зелени, такого же цвета диски колес и хвостовое оперение. Обратите внимание на границы цветов. Верхние поверхности крыльев - светло зеленые/темно зеленые нижние - светло голубые. Персональная эмблема пилота - череп с костями.

20. «Альбатрос» D V Одивера фон Бюлю-Маркони, Jasta 15, 1917 г.

В окраске самолетов Jasta 15 преобладали цвет Пруссии - красный и голубой. Передняя часть фюзеляжа красная, остальная - насыщенного голубого, почти синего цвета. Подкосы - красные, диски колес, них фюзеляжа и нижние поверхности крыльев - светло го-

лубые. Опознавательные знаки на бортах фюзеляжа закрашены. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые. Персональная эмблема летчика - стилизованные литеры «4D», память о 4-м драгунском полке, где Бюлю-Маркони служил раньше.

21. «Альбатрос» D V лейтенанта Георга фон Хантелмана, Jasta 15, начало 1918 г. Фюзеляж самолета окрашен в принятые в 15-м прусском штаффеле красные и голубой цвета, кок винта, подкосы и диски колес - красные. Руль направления и горизонтальное оперение - пятицветный лозинг. Персональная эмблема летчика - череп с костями.

22. «Альбатрос» D II лейтенанта Людвиг Ханштейна, Jasta 16b, 1916-1917 г.г.

В баварском 16-м штаффеле служили многие результативные летчики, одним из них был Людвиг Ханштейн. В начале своей карьеры он летал на «Альбатросе» D II. Фюзеляж - красно-коричневый, руль направления - натуральное полотно. Верхние поверхности крыльев камуфлированы темно зеленой и коричневой красками, нижние поверхности окрашены в светло голубой цвет. В отличие от других истребителей штаффеля на верхней поверхности верхнего крыла «Альбатроса» D II Людвиг Ханштейна были нанесены опознавательные знаки: черные кресты на фоне квадратов белого цвета. Обратите внимание на персональную эмблему летчика - белый вытянутый вертикальный прямоугольник с квадратами-ромбами темно-синего (?) цвета. Темно-синий - цвет Баварии, но Ханштейн был пруссаком, так что возможно цвет квадратов не синий, а черный. Этот «Альбатрос» был разбит, но летчик остался в живых.

23. «Альбатрос» D V лейтенанта Теодора Румпеля, Jasta 16b, 1917 г.

Самолет имел очень необычную индивидуальную окраску из черно-белых полос вокруг фюзеляжа от носа до хвоста. Фюзеляж машины сильно напоминает зебру. Руль направления - натуральное полотно. Подкосы и диски колес - серые. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые, нижние - светло голубые.

24. «Альбатрос» D III лейтенанта Отто Киссенберта, Jasta 16b, середина 1917 г.

Фюзеляж самолета лейтенанта Отто Киссенберта целиком был окрашен в черный цвет, Руль направления - натуральное полотно. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые, нижние - светло голубые. Подкосы и диски колес - серые. Персональная эмблема - цветок эдельвейса. Изображения эдельвейсов на бортах фюзеляжа не идентичны.

25. «Альбатрос» D III D.1072/16 лейтенанта Йозефа Якобса, Jasta 22, весна 1917 г.

До перевода в Jasta 7, Йозеф Якобс в первой половине 1917 г. воевал в составе Jasta 22. Вообще-то Якобс предпочитал окрашенные в черный цвет самолеты, но весной 1917 г. он летал на красно-коричневом «Альбатросе» D III. Верхние поверхности крыльев и горизонтального оперения камуфлированы темно-зеленой и средн корич-



невой красками. В средне коричневый цвет окрашен также руль направления. Нижние поверхности крыльев и диски колес - светло голубые, подкосы и кок винта - посовой частью фюзеляжа - серые. Персональная эмблема Якобса - трехлучевая звезда фирмы Мерседес черного цвета с белой окантовкой. Якобс имел прозвище «Kobes», оно написано занятным шрифтом черной краской на фоне белого прямоугольника. Данный самолет был построен на заводе LVG.

12, 30 и 37 просуществовала с 4 по 11 августа 1917 г.

Сформированные на постоянной основе истребительные группы (JG I, JG II, JG III, JG IV) была сформирована в октябре 1918 г. под командованием Эдуарда Риттера фон Шлейха) получили у союзников прозвище «Цирк». Ягдгешвадеры по мере необходимости перебрасывали с одного участка фронта на другой. Броско окрашенные истребители летчиков групп вполне позволяли провести ассоциацию с гастролирующим цирком. В конце войны самолеты ягдгешвадеров действовали крупными группами. Очень часто пилоты к примеру британских SE.5 указывали в рапортах о воздушных боях с 50 и большим количеством истребителей противника. Скорее всего, англичане преувеличивали - в составе одной группы не могло быть такого количества самолетов, а вместе гешвадеры вели бой очень редко.

К концу 1916 г. было сформировано почти 30 Jastas, из них Jasta 25 действовала в Македонии, Jasta 1, 31 и 39 в течение короткого времени Италии, а Jasta 55 - в Палестине.

На северном участке Западного фронта, где Германии противостояли британские войска, воздушные бои случались гораздо чаще, чем над французским сектором фронта. Где больше боев - там больше шансов отличиться, поэтому создается впечатление о том, что лучшие пилоты сражались с пилотами Королевского авиационного корпуса. Однако, на Французском фронте также имелись свои асы.

### Jasta 17

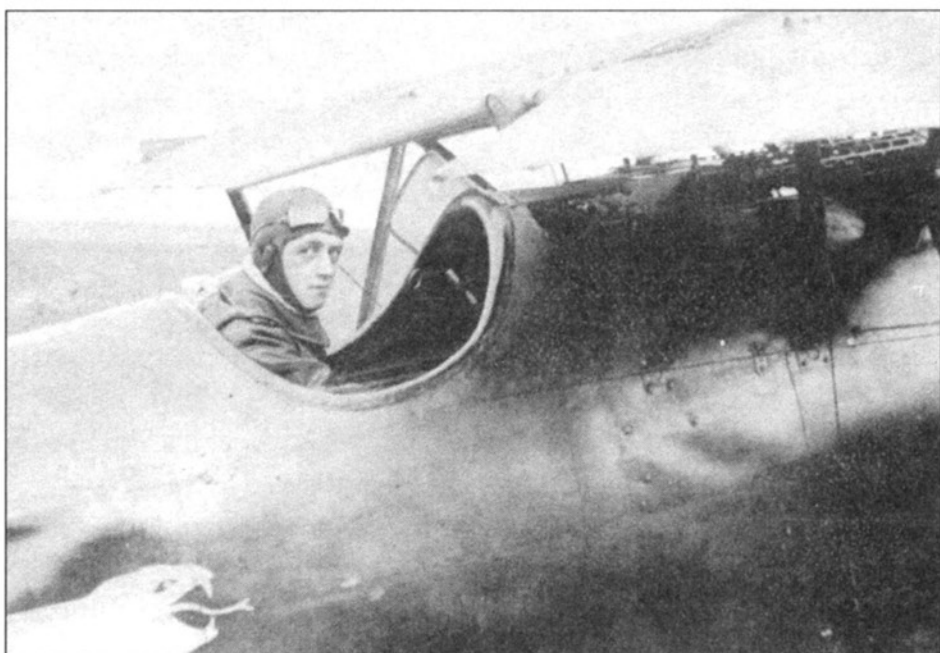
17-й штаффель действовал против французов с первых дней своего существования. Самым результативным в Jasta 17 стал Юлиус Баклер, одержавший первую победу в декабре 1916 г. В апреле 1917 г. Баклер стал асом. Затем штаффель перебросили на британский сектор фронта, где Баклер продолжил наращивать свой счет. Бывший пехотинец, который перед войной мечтал стать архитектором, сбил к ноябрю 1917 г. 30 самолетов противника. В ноябре Юлиус Баклер получил ранение, вернулся на фронт весной 1918 г., вновь в свой 17-й штаффель. Баклер стал кавалером «Голубого Макса».



«Альбатросе» D V Отто Куссенберта, Jasta 16b. Изображение эдельвейса - белое с желтым. Фюзеляж самолета - черный, руль направления - неокрашенное полотно, верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые.



Летчики из 18-го штаффеля. Сидят, слева направо: Пауль Штрахле (15 побед), Йозеф Вельтменс (35 побед), командир штаффеля Рудольф Бертольд (44 победы), Харольд Ауффарт (30 побед), Отто Шюбер. Стоят, слева направо: Гуго Шафир (11 побед), Рихард Рунге (8 побед), Эрнст Турк (1 победа), Вальтер Дингель (2 победы), Артур Ран (6 побед).



Гуго Шафир позирует в кабине своего украшенного изображениями змей «Альбатроса» D V. Он сдал этот истребитель другому летчику, когда был переведен из 18-го в 15-й штаффель. Носовая часть фюзеляжа окрашена в красный цвет, остальная - в голубой.



*Йозеф Вельтьенс с механиками у своего самолета. На борту фюзеляжа «Альбатроса» D V хорошо видна персональная эмблема летчика - крылатая стрела. Нос фюзеляжа красный, остальная часть - голубая. Снимок предположительно сделан в феврале 1918 г.*



*Йозеф Вельтьенс в кабине «Альбатроса» D V. Обратите внимание на зеркало заднего обзора и телескопический прицел. Вельтьенс летал в Jastas 14, 18 и 15, до конца войны одержал 35 побед.*



*На самолете «Альбатрос» D V (D.59/17) с изображением топора на фюзеляже летал Пауль Штрахле. Снимок сделан в конце 1917 г., Штрахле тогда служил в 18-м штафеле, затем летчика перевели в Jasta 57.*

Во второй половине 1917 г. за Баклером было закреплено сразу два самолета, чтобы он всегда мог подняться в воздух. Один истребитель ас назвал «Lilly», второй - «Mops». Вот как Баклер описывал один из своих боевых вылетов, типичный для периода 1917-1918 г.г.:

- С аэродрома поступило сообщение: «Противник на Брюгге». Я продрал глаза и направился на аэродром. Прямо у «Мопса» облачился в куртку, одел очки, повязал шарф. Взлетев, взял курс на старинный бельгийский город.

- Уже рассвело. Струи дождя резали лицо подобно ножницам. На высоте 200 метров я влетел в облака. К счастью удалось найти дыру в облачности и набрать высоту 3200 м. Над головой сияло голубое небо, во всю светило солнце.

- Землю скрывала облачность и плотный туман. Прекрасно пилотировать самолет в лучах восходящего солнца над мирным морем облаков. Я забыл о войне. В этот момент показался самолет противника.

- Он приближался со стороны Брюгге, наверное шел домой. Противник был выше на 200 метров. Я зашел в хвост вражескому самолету и обстрелял его снизу.

- Противник немедленно крутанулся, но я именно этого от него и ожидал. Началась игра в кошки-мышки. Теперь он оказался позади меня, я заложил крутой вираж. Противник проскочил вперед, дав мне возможность прицельно выпустить добрую очередь с дистанции всего в 10-20 метров. Самолет сначала задымил, затем показались языки пламени.

- Летчик истребителя противника не захотел сгорать живо, предпочтя смерть от удара о землю - пилот выпрыгнул из горящего самолета с высоты 3000 м.

Баклер был ранен в бою 6 мая, это было его пятое ранение за войну. На счету аса к этому времени числилось 33 победы. Вернулся он на фронт лишь осенью, в октябре сбил еще три самолета. Юлиус Баклер скончался в 1960 г. в Берлине.



*«Альбатрос» D II лейтенанта Вильгельма Люша из Jasta 19, апрель 1917 г. Персональная эмблема летчика - большая литера «L» черного цвета с белой окантовкой. Позже Люш командовал 19-м штаффелем, до конца войны пилот сбил пять неприятельских аппаратов.*

Баклер являлся «звездой» своего штаффеля, поэтому его личный счет рос быстро, в то время как другие пилоты имели в среднем одну-две победы. К примеру, с 29 сентября по 29 ноября Баклер записал на свой счет 17 побед, а на всех остальных летчиков штаффеля пришлось всего одна! Вместе с тем Баклер по-прежнему оставался всего-навсего вице-фельдфебелем вплоть до своей демобилизации 18 ноября 1918 г. Согласно германской системе карт-бланш получали наиболее удачливые пилоты, но их успехи мало отражались на воинских званиях.

Другим асом Jasta 17 являлся Георг Штрассер, отличившийся в 1916-1917 г., прежде чем получил тяжелое ранение в декабре 1917 г. Штрассер также имел звание вице-фельдфебеля.

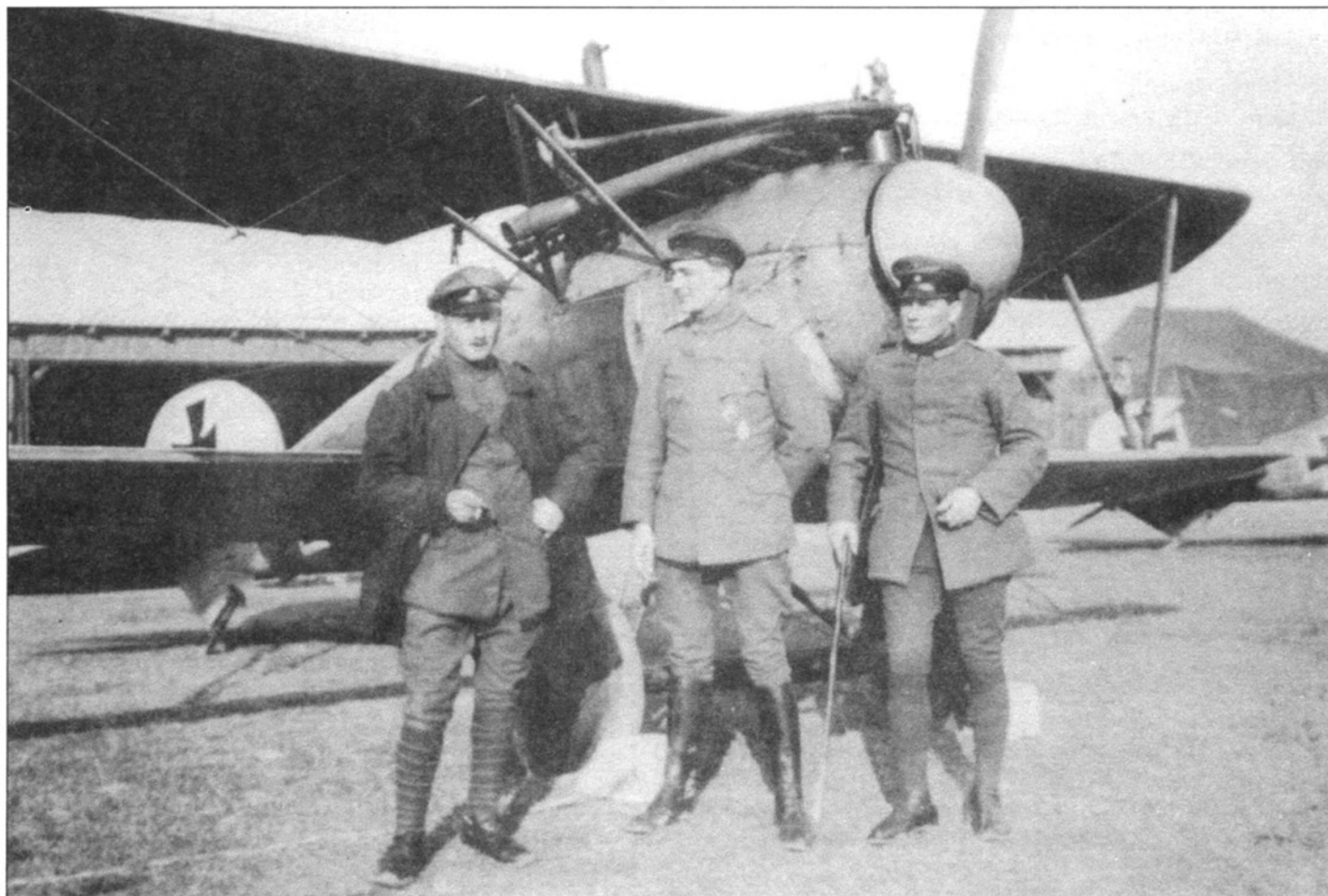
В составе Jasta 18 в период с 14 апреля по 2 октября 1917 г. Рудольф Бертольд увеличил свой боевой счет до 28 побед. В этот период он летал на «Альбатросе» и, возможно, на Пфальце D III. Только в сентябре Бертольд одержал 14 побед. Подобно Баклеру, Бертольд был неоднократно ранен, однако ни разу не покинул фронт. Однажды ему раздробило



челюсть, был сломан нос. В октябре 1917 г. Бертольд получил тяжелейшее ранение в правую руку, после чего был вынужден оставить свой штаффель для лечения. На фронт он вернулся в феврале 1918 г. командиром JG II. Правая рука аса почти не работала, но все-таки он летал и даже добивался успеха в воздушных боях.

Рихард Рунге из Гамбурга семь из своих восьми побед одержал в составе Jasta 18

в 1917 г., прежде чем стал жертвой пулеметов истребителя лейтенанта К.Б. Монтгомери из 45-й эскадрильи Королевского авиационного корпуса. Рунге погиб за неделю до своего 27-летия. В том же 1917 г. асом стал Эрнст Визнер из Штутгарда. До своей гибели 7 июня в бою с группой FE.2 из 20-й эскадрильи Визнер одержал пять подтвержденных побед, еще несколько побед подтверждены не были.



*Трое летчиков из Jasta 21: лейтенанты Келлер, Карл Шмукле (шесть побед), Карл Том. Том в 1917 г. одержал 1 побед, в 1918 г. - еще 13. После ранения вынужден был оставить фронт, незадолго до окончания войны Карл Том был награжден Pour le Merit.*



*В период службы в 21-м штаффеле Карл Том летал на «Альбатросе» D V D.2614/17. Символика Тома включала узкую черно-белую полосу вокруг фюзеляжа и стилизованную букву «Т» белого цвета с черной окантовкой. Обратите внимание на цифру «5», нанесенную на борт фюзеляжа между стабилизатором и опознавательным знаком. Возможно, на этом самолете летал также лейтенант Эмиль Ти, 13 из своих 35 побед, одержавший в составе 21-го штаффеля.*

Эрих Хан принял командование 19-м штаффелем в ноябре 1916 г., ранее он уже одержал одну победу в составе Jasta 1. В апреле 1917 г. Хан сбил три французских самолета и два аэростата. В числе трех сбитых аэропланов оказался SPAD VII французского аса Рене Домье. 4 ноября 1917 г. Хан сам был сбит другим французским асом Жоржем Мадонем из Sra 38. К моменту гибели на счету Эриха Хана числилось 16 побед. Хан стал первым летчиком-истребителем, удостоенным Рыцарского креста саксонского Военного ордена.

Эрнст Гесс командовал Jasta 19 с 18 сентября 1917 г., ранее служил в 28-м

штаффеле, где одержал 14 побед. Сбив еще три самолета, был 23 декабря сбит сам на «Альбатросе» D Va 5347/17. Гесса бил адъютант де Керголе из 96-й эскадрильи - это была первая победа француза. Как видно, опыт далеко не всегда страхует от поражения.

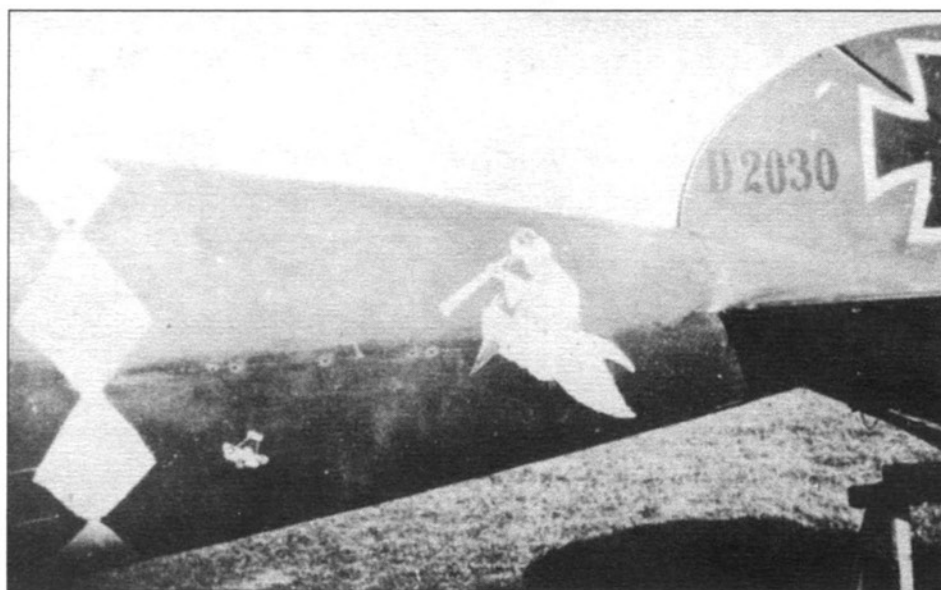
Для Вальтера Бёнинга война закончилась 30 мая 1918 г., тогда он служил в Jasta 76 и имел на своем счету 17 побед, шесть из них он одержал в составе Jasta 19. Баварец Бёнинг начал войну в пехоте, затем летал на двухместных аэропланах. В апреле 1917 г. Бёнинг, который в тот период служил в 19-м штаффеле, сбил два французских аэроплана и аэростат,

до конца года он сбил еще четыре французских самолета.

В саксонском ягдштаффеле 21 служили многие удачливые пилоты. Перед войной Карл Том был рядовым, в первые недели войны был ранен, награжден, после госпиталя перешел в авиацию. Летал на двухместных машинах в Румынии. Над Румынией Тома сбили, он попал в плен, но сумел бежать. Унтер-офицерское звание Том получил лишь перед самым переводом в Jasta 21. До конца 1918 г. на Французском фронте Карл Том одержал 14 побед, 23 декабря его ранили при попытке сбить аэростат. К августу его счет вырос до 27 побед. Карл Том стал кавалером Pour le Merit, все самолеты аса имели на фюзеляжах большую букву «Т».

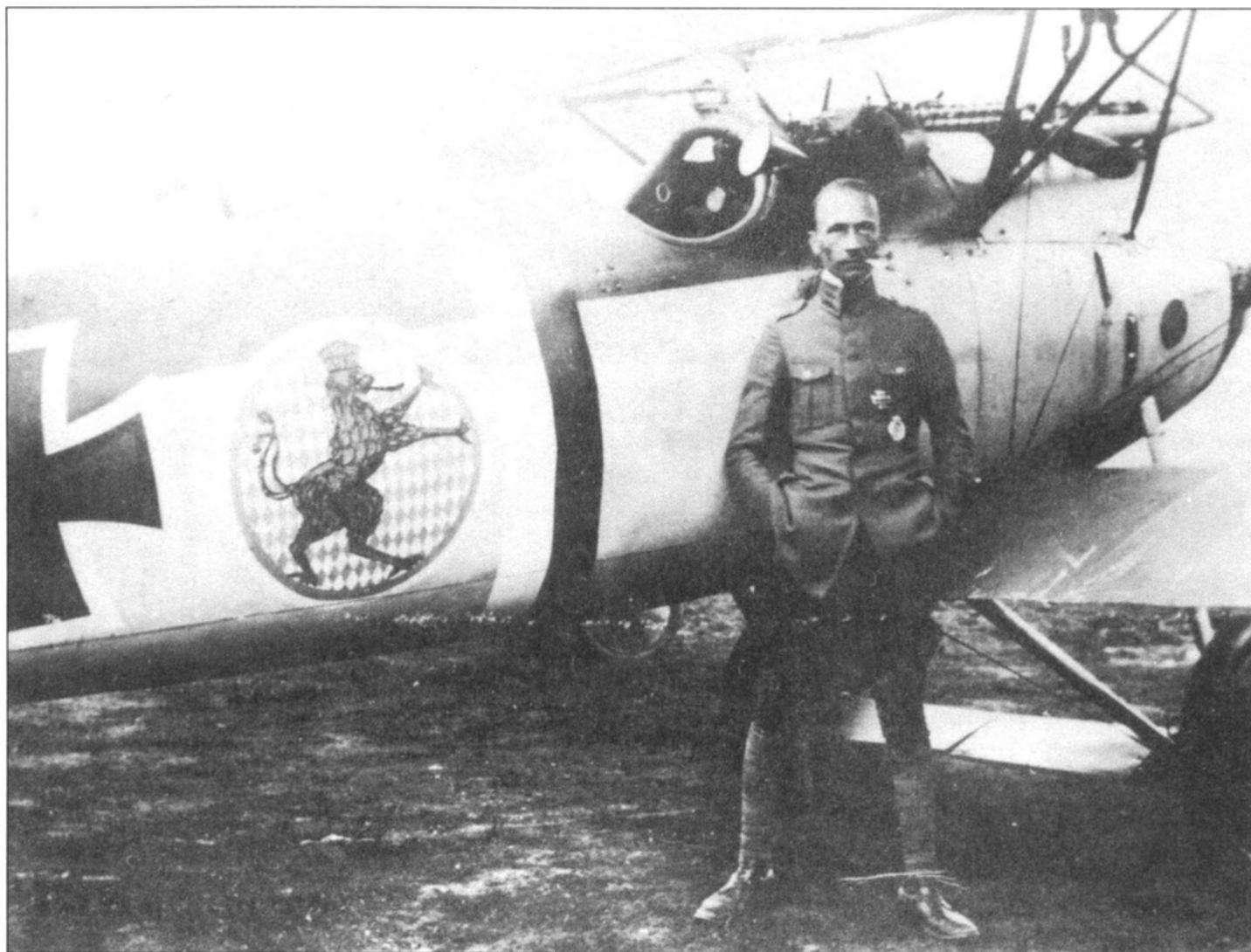
Баварец Эдуард Риттер фон Шлейх сбил 35 французский и британских самолетов, один аэростат. Как и Том, Шлейх получил «Голубого Макса». За цвет своего самолета уроженец Мюнхена получил прозвище «Черный рыцарь». Фон Шлейх в свои 26 лет был значительно старше большинства летчиков. Службу в пехоте он начал еще в 1910 г. Некоторое время Шлейх летал на двухместных машинах, в истребительный штаффель его перевели в ае 1917 г. Очень быстро Шлейх приобрел репутацию аса.

29 сентября фон Шлейх одержал 25-ю победу. Некоторое время он служил начальником истребительного авиационного училища (Jastaschule), а в 1918 г. стал командиром Jagdgruppe 8, преобразованной впоследствии в JG IV. Свой личный счет ас увеличил в годы Второй мировой войны. Скончался Эдуард Риттер фон Шлейх от болезней в британском лагере для военнопленных 1948 г. Известность получили черные самолеты фон Шлейха, но он в 1917 г. воевал и на «нормальных» камуфлированных «Альбатросах» эти машины украшала эмблема в виде баварского льва.



*Альфред Ленц летал на своеобразно расписанном «Альбатросе» D V (D.2030/17) в составе Jasta 22. Помимо полосы белых ромбов вокруг фюзеляжа на борту нарисована некая птица (утка?), разглядывающая в телескоп истребитель DH.2. Изображение птицы - цветное, красное или оранжевое или желтое. Ленц родился в Баварии, поэтому вероятно фюзеляж его самолета был скорее насыщенным синим, чем зеленым. Обратите внимание на отсутствие креста на борту фюзеляжа. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловый/зеленый, нижние - светло голубой. Подкосы - серые. Летая в 1915 г. на Фоккере, Ленц сбил один самолет противника, войну он закончил, имея на своем счету шесть побед. В 1918 г. Альфред Ленц занимал пост командира Jasta 22.*





*Эдуард Риттер фон Шлейх, «Черный рыцарь». В Jasta 21 фон Шлейх летал на хорошо известном «Альбатросе» D V с двухцветным фюзеляжем, вокруг которого была нанесена черно-белая полоса. Персональная эмблема аса - баварский лев на фоне круга, заполненного голубыми и белыми ромбами.*



*Георг Зейвальд из Jasta 23b и его «Альбатросе» D V. Персональная эмблема летчика - стилизованная буква «S» на фоне белой полосы с широкой черной окантовкой, нанесенной вокруг фюзеляжа. Отличительный признак самолетов из Jasta 23b - хвостовая часть фюзеляжа черного цвета. Поверхности крыльев и горизонтального оперения - предположительно лозинг. Зейвальд сбил в 1918 г. шесть неприятельских аппаратов. С июня 1918 г. Георг Зейвальд командовал Jasta 23b, но уже через три недели после назначения штаффельюрером был ранен. В июле Зейвальд вернулся на фронт и командовал штаффелем до окончания войны.*



Генрих Кролл летал на «Альбатросе» D V D.2214/17 в период службы в Jasta 24. Обратите внимание на символику - «Инь Янь». Инь-Янь изображен не только на бортах фюзеляжа, но и на его верхней поверхности. Фюзеляж - неокрашенная фанера, обшивка руля направления - цвет натурального полотна или белая.

Эмиль Тью из Вестфалии получил ранение будучи рядовым пехотинцем. В 1915 г. воевал на двухместных самолетах, в начале 1917 г. получил назначение в Jasta 21. К этому времени на его счету была одна победа, одержанная в сентябре 1915 г. Летая на Французском фронте к сентябрю 1917 г. он одержал еще 13 побед. В сентябре 1917 г. Тью получил назначение командиром Jasta 28, которая действовала на британском секторе Западного фронта. Здесь Тью сбил на «Альбатросах», прежде чем штаффель получил бипланы Фоккера, несколько английских самолетов. Войну ас закончил кавалером Pour le Merit, имея на своем личном счету 35 побед. Эмиль Тью разбился в 1930 г. под Липецком, где с помощью Советского Союза ковались кадры будущих люфтваффе.

Фриц Гён сбил за войну 21 самолет и аэростат противника, первые десять - в



Бруно Лоэрцер командовал Jasta 26, затем JG III. К концу войны на счету Лоэрцера числилось 44 победы. Лоэрцер был большим другом Германа Геринга, они вместе летали в 1916-1917 г.г. Неудивительно, что Бруно Лоэрцер сделал неплохую карьеру в люфтваффе.

составе Jasta 21 в период с конца 1917 г. по 20 апреля 1918 г. 20 апреля 1918 г. Гён был ранен при атаке аэростата. Большинство своих побед Гён одержал на «Альбатросах», однако несколько самолетов он сбил, летая на Пфальце. Позже Гён воевал в составе 81-го, 60-го и 1-го штаффелей. Ас получил известность как «истребитель аэростатов» - он уничтожил не менее десяти летательных аппаратов легче воздуха. Погиб Гён на биплане Фоккера в бою с французским летчиком из Spa 67 3 октября 1918 г.

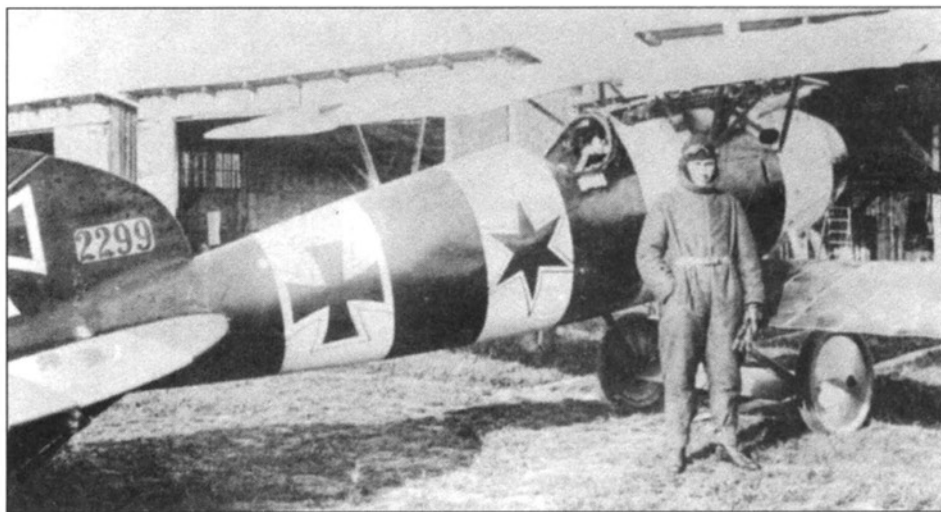
Генрих Клаудиус Кролл перешел командиром в 24-й штаффель из Jasta 9. Еще одной звездой 24-го штаффеля стал унтер-офицер Фридрих Альтемейер, возраст которого зашкаливал за 30 лет. Альтемейер родился в окрестностях Ганновера, перед войной работал на заводах Круппа, затем служил в пехоте. После ранения перешел в авиацию, в 1916 г. летал на двухместных аэропланах, в начале 1917 г. пересел на истребитель.

До конца войны в боях на британском секторе Альтемейер добился девяти побед в воздушных боях - он сбил в том числе четыре Спада, два Сопвича триплана, один Ньпор «Скаут». Еще четыре



До назначения командиром Jasta 24 Генрих Кролл служил в Jasta 9. Война для Кролла окончилась после ранения, полученного 14 августа 1918 г. Кавалер Pour le Merit одержал в воздушных боях 33 победы.

подтвержденные победы Альтемейер одержал на «Альбатросе» D V в начале 1918 г., одна из этих побед стала 50-й, занесенный на счет Jasta 24 (всего летчики 24-го штаффеля одержали в воздушных боях 88 побед, последнюю - 10 ноября 1918 г.). 50-й самолет штаффеля Альтемейер сбил 22 марта 1918 г. За войну Фридрих Альтемейер был ранен трижды,



«Альбатрос» D V D.2299/17 Бруно Лоэрцера, снимок конца 1917 г. В то время Лоэрцер командовал 26-м штаффелем. Фюзеляж окрашен широкими черными и белыми полосами, типичными для самолетов из Jasta 26. Поверх полос нанесена личная эмблема аса - шестиконечная звезда. Поверхности крыльев - лозинг, места, где проступают ребра нервюры, покрашены по лозингу светлой краской. Диски колес - серые.





*После службы в Jasta 26 Герман Геринг получил назначение командиром 27-го штафеля. На снимке - истребители из Jasta 27, аэродром Исигхем. На переднем плане - «Альбатрос» D V (D.1027/17?) Геринга. Дальше стоит «Альбатрос D III с черным бортовым номером «1» на фоне широкой белой полосы, нанесенной вокруг фюзеляжа.*

его окончательный счет - 21 победа.

26-й штафель уникален в плане командования. Как известно, 11-м штафелем командовали в разное время Манфред и Лотар фон Рихтгофены, в свою очередь командирами Jasta 26 также являлись два брата: Бруно и Фриц Лоэрцеры.

Бруно Лоэрцер стал одним из самых результативных пилотов Jasta 26. Подобно большинству Лоэрцер начинал летать на двухместных аэропланах, затем дрался на «Эйндеккерах» (на «Эйндеккере» Бруно сбил два самолета противника), 26-м штафелем Бруно Лоэрцер командовал с января 1917 г., в феврале он получил назначение на должность командира JG III. В конце войны на его счету числилось 44 победы. Ближайший друг Германа Геринга Бруно Лоэрцер дослужился в люфтваффе до больших чинов. Скончался ветеран Первой мировой войны в 1960 г.

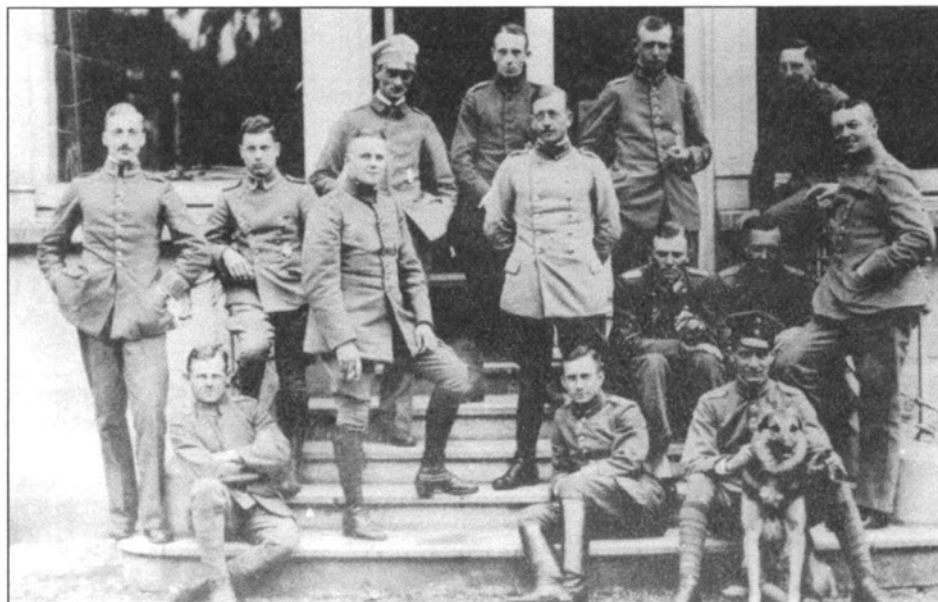
Брато Бруно, Фриц, перед войной был студентом религиозного учебного заведения, за что получил прозвище «Летающий пастор». Сначала Фриц служил в Jasta 6, где одержал одну победу, затем перешел в штафель брата, который и принял после того, как Бруно назначили командиром JG III. Фриц воевал в Jasta 26 до 12 июня 1918 г., когда был сбит капитаном Р. С. Филипсом из 2-й эскадрильи Королевского авиационного корпуса. Фриц Лоэрцер попал в плен. Всего он одержал в воздушных боях 11 побед, скончался в 1952 г. в возрасте 59 лет.

Лучшего результата в 27 побед добился в 26-м штафеле Отто Фрюхнер, он был представлен к Pour le Merit, но не получил «Голубого Макса» из-за перемирия. Фрюхнер начал свой путь в авиации в 1914 г. механиком, но вскоре стал летчиком. Летал на Восточном фронте пилотом двухместного аппарата, затем добровольно пошел в истребители, войну закончил в составе Jasta 26. Асом Фрюхнер стал в начале 1918 г. Подобно Бруно Лоэрцеру, Фрюхнер дослужился в люфтваффе до высоких чинов, скончался в июне 1965 г.

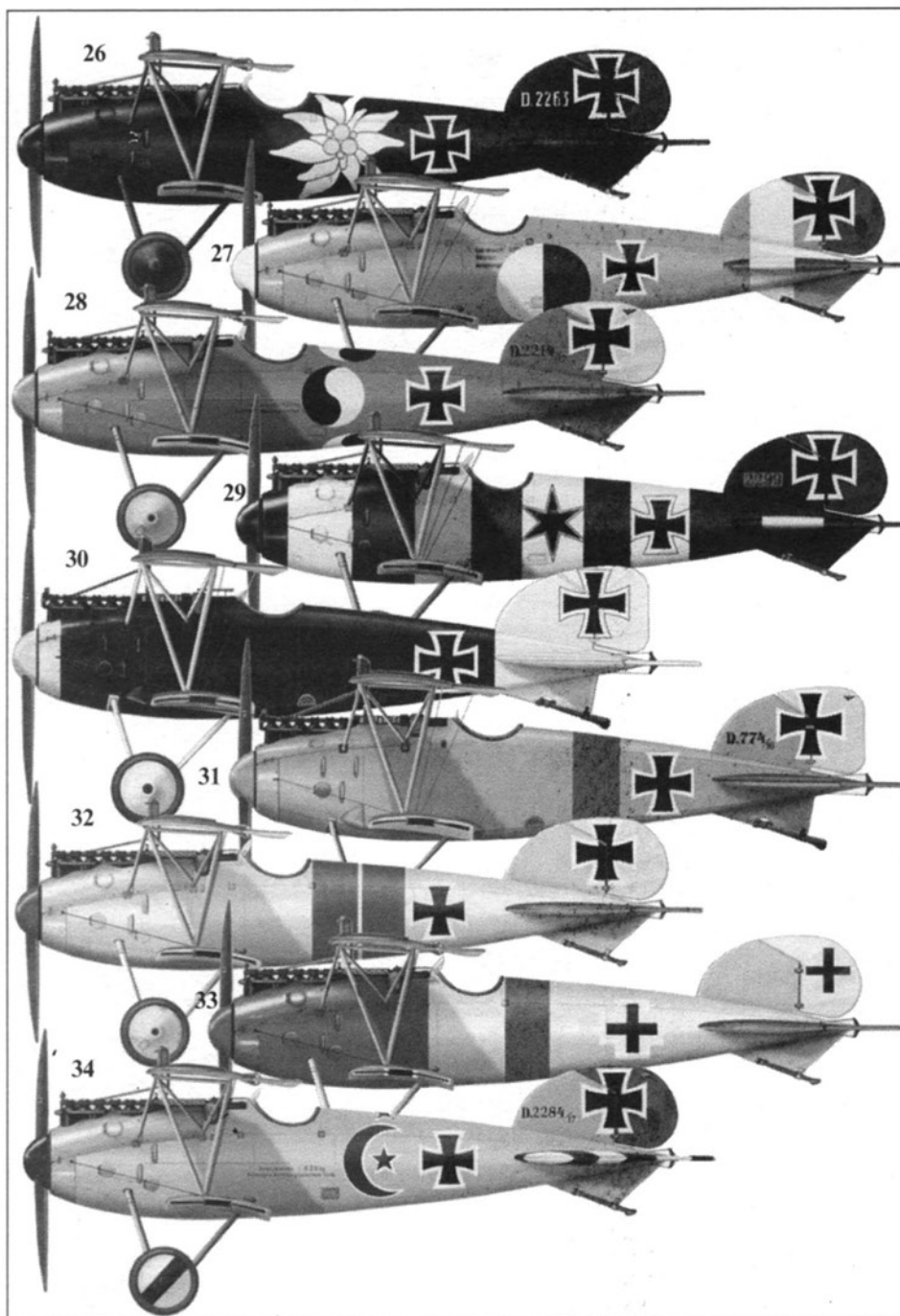
Еще одним хорошо проявившим летчиком являлся пришедший в Jasta 26 в 1917 г. Хавьер Данхубер. Его первая по-



*Штаффельфюрер Jasta 27 Герман Геринг, пока он еще может поместиться в кабине истребителя. Всего в годы Первой мировой войны будущий рехсмаршал одержал 22 победы и закончил войны на посту командира JG I.*



*Командир Jasta 28w Отто Хартман (на снимке в центре, стоит, заложив руки за спину) с летчиками штафеля, 1917 г. Сзади, слева направо: лейтенанты Лампрехт, Эрвин Вениг (4 победы), Эрих Вейсс (2 победы), Курт Виттекунд (2 победы). Средний ряд, слева направо: вице-фельдфебель Баренфангер, вице-фельдфебель Вагнер, лейтенанты Кох, Хартман, Карл Болле (36 побед), Эрнст Гесс (17 побед), обер-лейтенант Вебер. В первом ряду слева направо: Макс Мюллер (36 побед), Франц Рэй (17 побед), Август Ханко (5 побед).*



26. «Альбатрос» D V D.2263/17 Отто Куссенберта, Jasta 23b, лето 1917 г. После службы в Jasta 16b Отто Куссенберта назначили командиром Jasta 23b, где он снова стал летать на черном «Альбатросе» D V, подкосы - серые. На бортах фюзеляжа нарисована эмблема летчика - бело-желтый цветок эдельвейса. Поверхности крыла - пятицветный лозинг. На киле написан заводской номер самолета.
27. «Альбатрос» D V лейтенанта Фридриха Риттера фон Рёта, Jasta 23b, начало 1918 г. Фриц фон Рёт был лучшим «истребителем аэростатов» в германской авиации. Фюзеляж его «Альбатроса» D V имел цвет неокрашенной фанеры, которой лак придавал желтоватый оттенок. Капот двигателя - неокрашенный металл. Диски колес и подкосы - серые, кок винта - белый. Поверхности крыльев - пятицветный лозинг. Индивидуальная маркировка самолета включала черно-белые круги по бортам фюзеляжа. Белая полоса на хвостовом оперении являлась отличительным признаком истребителей 23-го баварского штафеля. Окраску хвостового оперения - см. на виде сверху рис. 27. Данный «Альбатрос» D V был изготовлен на заводе OAW (сначала завод назывался Albatros Werke Schneidemuhl, затем - Ostdeutsch Albatros Werke).
28. «Альбатрос» D V D.2214/17 лейтенанта Генриха Кролла, Jasta 24, лето 1917 г. Скорее всего, данный самолет имел неокрашенный фюзеляж, верхние поверхности крыльев несли камуфляж розовато-лилового и зеленого цветов. Руль направления - цвет натурального полотна, все металлические части в носу фюзеляжа окрашены в серый цвет, подкосы и диски колес - также серые. На киль нанесен серый номер. Индивидуальная символика - знак «Инь-Янь» - изображена на бортах фюзеляжа, на его верхней и нижней поверхности.
29. «Альбатрос» D V D.2299/17 командира Jasta 26 обер лейтенанта Бруно Лоэрцера, осень 1917 г.

В истребительных штаффелях преобладала тенденция окрашивать самолеты в черный и белый цвета, традиционные для Германии. Фюзеляж самолета Лоэрцера окрашен широкими черными белыми полосами с полностью черным хвостовым оперением, однако на стабилизаторе все равно нанесена полоса белого цвета - идентификационный признак самолетов Jasta 26. Поверхности крыльев - пятицветный лозинг. Диски колес и подкосы - серые. На бортах фюзеляжа изображен персональный символ Бруно Лоэрцера - шестиконечная звезда. Заводской номер заметен на киле на фоне не закрашенной части.

30. «Альбатрос» D III командира Jasta 27 лейтенанта Германа Геринга, июнь 1917 г. Ближайший друг Бруно Лоэрцера Герман Геринг летал вместе с ним в составе Jasta 26, пока не был в середине 1917 г. назначен командиром 27-го штафеля. Геринг летал на этом «Альбатросе» в начальный период своей службы на новом месте. В окраске машины доминируют черный и белый цвета. Верхние поверхности крыльев - камуфляж брауншвейгского зеленого, темного оливково зеленого и красно коричневого цветов. Нижние поверхности - светло голубые. Отличительными признаками самолета командира штафеля являлись белые полосы, образующие шеврон на верхней поверхности верхнего крыла и такие же полосы, но черного цвета, на нижней поверхности нижнего крыла (см. вид крыла в плане на рис. 30), кроме того, самолет командира имел бортовой номер «1». Геринг летал на этом самолете еще в период службы в 26-м штаффеле, но в тот период маркировка машины была иной. Данный «Альбатрос» D III списали 16 июля.

31. «Альбатрос» D III D774/17 командира Jasta 28 обер лейтенанта Отто Хартмана, 1917 г.

Фюзеляж самолета - цвета пропитанной лаком неокрашенной фанеры, руль направления - цвет натурального полотна. Кок винта, капот двигателя, подкосы, диски колес - серые. Персональная эмблема Хартмана - темная (возможно красная) полоса вокруг фюзеляжа. Верхние поверхности крыльев окрашены по трехцветной камуфляжной схеме, нижние поверхности - светло голубые.

32. «Альбатрос» D III D2090/17 вице фельдфебеля Фрица Якобсона, Jasta 31, апрель 1917 г.

Фюзеляж самолета - цвета пропитанной лаком неокрашенной фанеры, руль направления - цвет натурального полотна. Кок винта, капот двигателя, подкосы, диски колес - серые. Верхние поверхности крыльев - светло зеленые/темно оливково зеленые/красно коричневые, нижние поверхности - светло голубые. Самолет имеет ряд интересных отличий: панель над казенной частью пулеметов цвета неокрашенного металла и ветровое стекло увеличенной площади. Черная полоса вокруг фюзеляжа с белыми ромбами - персональная эмблема Якобсона. Позже фюзеляж это-



го самолета, равно как и большинство истребителей 31-го штафеля, был полностью камуфлирован.

33. «Альбатрос» D V лейтенанта Роберта Грейма, Jasta 34b, конец 1917 - начало 1918 г.г.

Фюзеляж и хвостовое оперение целиком окрашены в серебристый цвет (разведенная алюминиевая пудра с добавкой белого пигмента), характерный для самолетов Jasta 34b. В серебристый цвет также окрашены подкосы и диски колес. Персональная символика Грейма включает красный цвет кока винта и две широкие красные полосы вокруг фюзеляжа. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые, нижние поверхности - светло голубые.

34. «Альбатрос» D V D.4483/17 лейтенанта Августа Диллинга, Jasta 34b, весна 1918 г.

«Альбатрос» Диллинга окрашен в серебристый цвет как и машина Грейма. Передняя часть фюзеляжа окрашена в оранжево-красный цвет, подкосы, кок винта, диски колес - серые. Вокруг фюзеляжа накрашена полоса оранжево-красного цвета - персональная символика летчика. На фоне полосы Диллинг изобразил небольшую кокарду в память о пробое, полученной 4 апреля 1918 г., рядом с этой маркой мелким шрифтом сделана надпись «4 IV 18». Руль направления - белый. Верхние поверхности горизонтального оперения розовато-лиловые/зеленые, нижние поверхности - светло голубые (см. вид в плане на рис. 34). Поверхности крыльев - пятицветный лозинг.

беда - сбитый 12 августа 1917 г. аэростат. К 27 сентября он уже был асом, в октябре удвоил свой счет, но потом получил ранение, облетывая Пфальц из Jasta 79b. Данхубер к этому моменту получил назначение на должность командира 79-го баварского штафеля. Данхубер вернулся на фронт в последние недели войны, свою последнюю 11-ю победу ас одержал 1 октября 1918 г.

Вальтер Блуме успешно воевал в составе Jasta 9 в 1918 г., но боевое крещение в качестве летчика-истребителя получил в 1917 г. в 26-м штафеле. Этот силезец прошел обычный для многих немецких летчиков-истребителей путь: служил в армии, после ранения перешел в авиацию, летал на двухместных машинах, весной 1917 г. вступил в Jasta 26. До конца 1917 г. он одержал шесть побед в воздушных боях. Позже воевал в составе 9-го штафеля, 2 октября 1918 г. был удостоен «Голубого Макса». Умер Вальтер Блуме в возрасте 68 лет в 1964 г.

После периода службы в Jasta 26 командиром 27-го штафеля 17 мая 1917 г. был назначен Герман Геринг. К этому времени на счету этого исторического персонажа уже имелось семь побед: две Геринг одержал, летая на двухместной машине, одну - на «Эйндеккере» и четыре в составе Jasta 26. Геринг выполнил в 1917 г. большое количество боевых вы-



Йоахим фон Бертраб из Jasta 30 весной 1917 г. одержал пять побед, в том числе четыре за один день 6 апреля. Ас был сбит 12 августа 1917 г. Майком Мэнноком из 40-й британской эскадрильи и попал в плен.

летов на патрулирование и перехват, неоднократно вступал в схватки с противником. К концу года его личный счет вырос до 16 сбитых. Ниже приведены выдержки из рапорта о воздушном бое, проведенном Германом Герингом 8 июня 1917 г. на истребителе «Альбфтрос» D III D.2049/17:

- Атаковал Ньюпор, который, в свою очередь, атаковал меня из верхней полусферы. Я выпустил очередь и попал в него. Затем по спирали следовал за снижавшимся самолетом противника. Он пытался набрать высоту, но я принудил

его приземлиться в районе Мурслида. Неприятельский летчик после посадки поджег свой самолет. Осмотрев воздушное пространство обнаружил, что часть самолетов 8-го штафеля находится в воздухе, часть - на земле. Рядом со мной наших самолетов не находилось.

Последняя фраза закрепляет права Геринга на победу. Жертвой будущего рейхсмаршала в тот раз оказался австралиец 2-й лейтенант Ф.Д. Сли из 1-й эскадрильи, вооруженной истребителями Ньюпор «Скаут». Сли совершил свой первый боевой вылет всего четырьмя днями ранее. Шансов на победу в поединке с опытным Герингом у желторотого австралийца не имелось. Сли попал в плен, но остался в живых, умер он в 1967 г., значительно пережив своего визави по воздушному бою.

В конце лета Геринг пересел на «Альбатрос» D V, 21 сентября на нем он сбил истребитель Бристоль. Вот как Геринг описывал тот бой, проведенный на самолете «Альбатрос» D V D.4424/17:

- Вражеский отряд, состоящий из 14 самолетов (бомбардировщиков) был обнаружен вскоре после 9 часов утра. Самолеты противника возвращались после выполнения задания и держали курс по направлению к линии фронта. Я вместе с ведомыми атаковал на высоте 4500 м. Я занял позицию ниже хвоста одного из самолетов противника, после чего открыл огонь. Я преследовал неприятеля вместе с одним из ведомых. Неприятельский аппарат упал западнее Рулерса. Экипаж в составе летчика и наблюдателя остался жив, самолет был уничтожен.

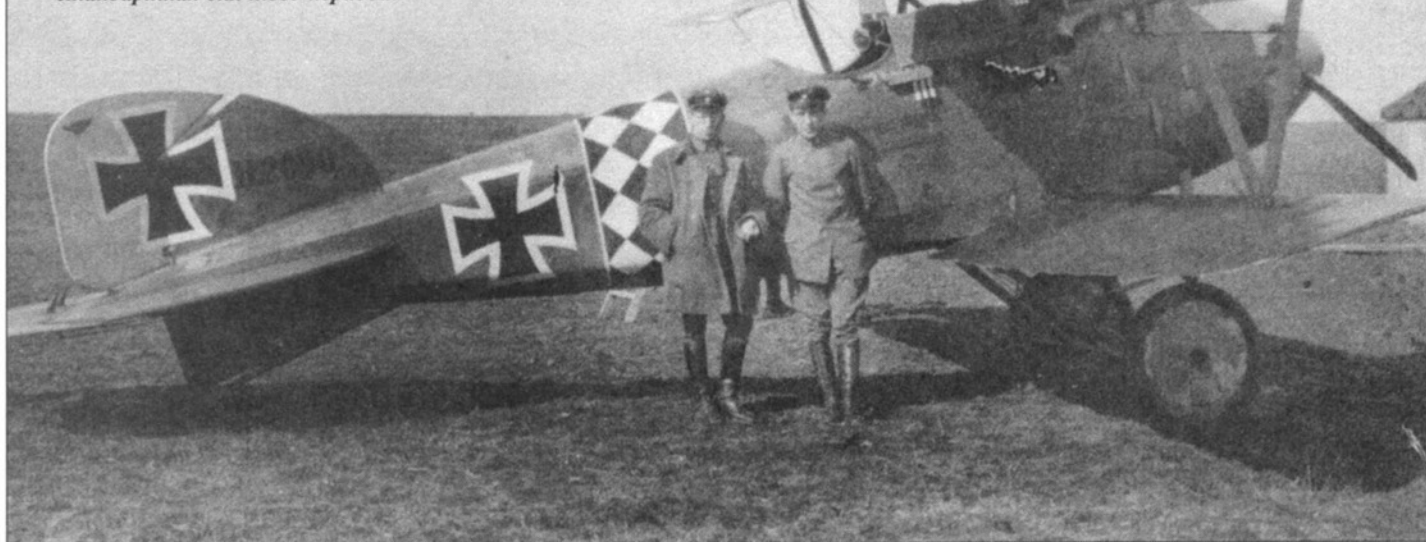
Геринг ошибся: летчик Ральф Кертис получил смертельное ранение.

В начале нового года подразделение



Известно множество попыток расшифровать снимок Йоахима фон Бертраба на фоне черного «Альбатроса» с изображением кометы на борту фюзеляжа. Скорее всего комета нарисована красной краской и обведена светло-желтой. Оознавательный знак - крест белого цвета с черной окантовкой. Нижние поверхности крыльев - светло-голубые. Верхние поверхности крыльев - красно-коричневые/светло зеленые/темно зеленые. В то же время нет твердой уверенности в том, что на снимке именно фон Бертраб.

*Фриц Якобсен (справа) позирует на фоне «Альбатроса» D III D.2090/16, аэродром Марс-сью-Бюр, 6 апреля 1917 г. Полоса из черных и белых ромбов вокруг фюзеляжа - отличительный признак истребителя Якобсена. Обратите внимание на необычно высокое лобовое стекло и металлический кожух, закрывающий казенные части пулеметов. Окраска самолета - стандартная для того периода.*



получило трипланы. Геринг использовал Dg.1, чтобы увеличить свой победный счет. 21 июня Герман Геринг был удостоен ордена Pour le Merit за 18 сбитых. Ас получил назначение на должность командира престижной I истребительной группы в середине 1918 г. Последнюю свою победу Геринг одержал в июле 1918 г.

Честно говоря, далеко не все победы Геринга подтверждаются британскими данными. Воздушные бои чаще всего происходили над территорией, занятой германскими войсками. Победы подтверждались или наземными наблюдателями, или коллегами-летчиками. У летчиков всегда имелись друзья, с которыми было можно договориться. К слову, не только у Геринга победы не подтверждаются британскими или французскими источниками.

Вилли Кампе был одним из подчиненных Геринга, успешно летавшим на «Альбатросе». Немолодой уже унтер-офицер начал службу еще до войны рядовым. После перевода в авиацию он летал сначала на двухместных самолетах, потом - на истребителях. В Jasta 27 Кампе попал в феврале 1917 г. Он имел затяжной старт, однако с августа по декабрь 1917 г. Кампе одержал шесть побед, а в первые недели 1918 г. уже на триплане еще две. Вилли Кампе погиб 8 марта 1918 г. в воздушном бою с бомбардировщиков DH.4 из 27-й британской эскадрильи. В том же бою он одержал свою последнюю победу.

Хельмут Дилти также отличился в 1917 г. Он стал авиатором в конце 1914 г., воевал на двухместных машинах в России. В мае 1917 г. его перевели в Jasta 27,

где он одержал пять или шесть побед, прежде чем был назначен в апреле 1918 г. командиром Jasta 40. Дилти до своей гибели в бою с Airco DH.9 из 107-й эскадрильи сбил еще один самолет противника. Предположительно самолет Дилти сбили немецкие зенитчики, а не стрелок британского аэроплана.

Светилом Королевского вюртембергского 28-го штаффеля стал Макс Мюллер. Он был старым по меркам того времени - 27 лет. До войны Мюллер служил в армии механиком и шофером. В авиацию перешел в 1913 г. Летчиком стал до начала войны, но получив тяжелые повреждения ног в результате летного происшествия вынужден был провести несколько месяцев вдали от фронта.

Мюллер заслужил немало наград, ле-

*«Альбатрос» D.2090/16 Якобсена, снимок начала лета 1917 г. Фюзеляж самолета полностью перекрашен. Белые пятнышки можно интерпретировать как цветы. Похожую окраску получили и другие самолеты 31-го штаффеля.*







*Вальтер фон Бюлов-Боткамп в годы Первой мировой войны одержал в воздушных боях 28 побед. В 1916 г. он воевал на Среднем Востоке в составе FA300, в 1917 г. - во Франции в Jasta 18, с 10 мая стал командиром Jasta 36. В декабре фон Бюлов-Боткамп стал командиром штаффеля Бёльке и был награжден «Голубым Максом». 6 января 1918 г. ас был сбит капитаном Вилли Фраем из 23-й британской эскадрильи.*

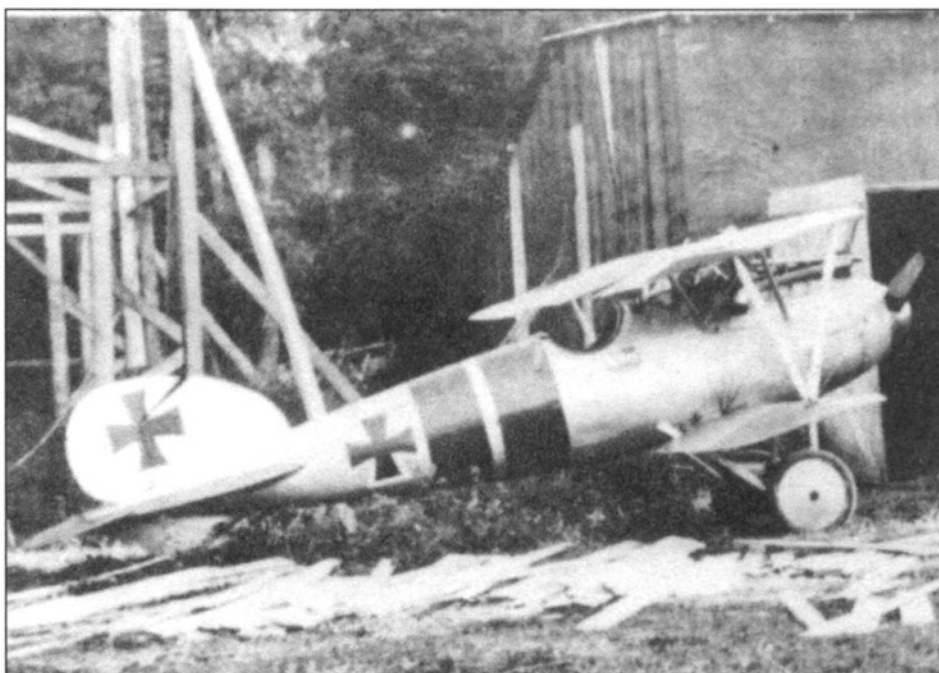
тая на двухместном аппарате. В составе Jasta 2 Макс Мюллер одержал пять побед, затем его перевели в 28-й штаффель, где он увеличил свой счет до 29 сбитых. Потом аса вернулся во 2-й штаффель. Мюллер погиб в бою 9 января 1918 г.

Известно несколько фотографий истребителя «Альбатрос» D V D.1154/17, на котором летал Мюллер. Самолет имел покрытый лаком фюзеляж, серые диски колес, желтое хвостовое оперение с черными полосами. Окраска крыльев - стандартная: камуфлированный верх и голубой низ. На нижней поверхности нижнего крыла были написаны две крупные литеры «М», облегчавшие наблюдателям подтверждение сбитых папашей Мюллером неприятельских самолетов. Кок винта - красный, а на борту фюзеляжа красовалась персональная эмблема аса - черная хвостатая комета.

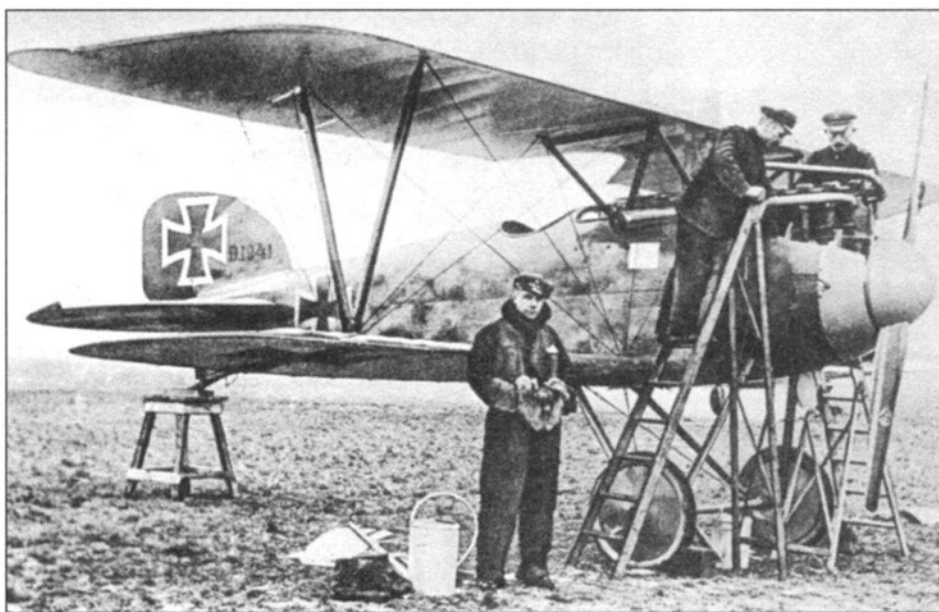
Еще одним асом 28-го штаффеля являлся Франц Рэй, сбивший в 1917 г. восемь британских самолетов. Ранее, в 1916 г. Рэй сражался в составе 1-го штаффеля. Затем командовал 49-м штаффелем и закончил войну с 17 победами.

Лидером Jasta 29, действовавшим в стиле таких пилотов как Эрвин Бёме, Курт Вольф и Отто Шмидт, был Гарольд

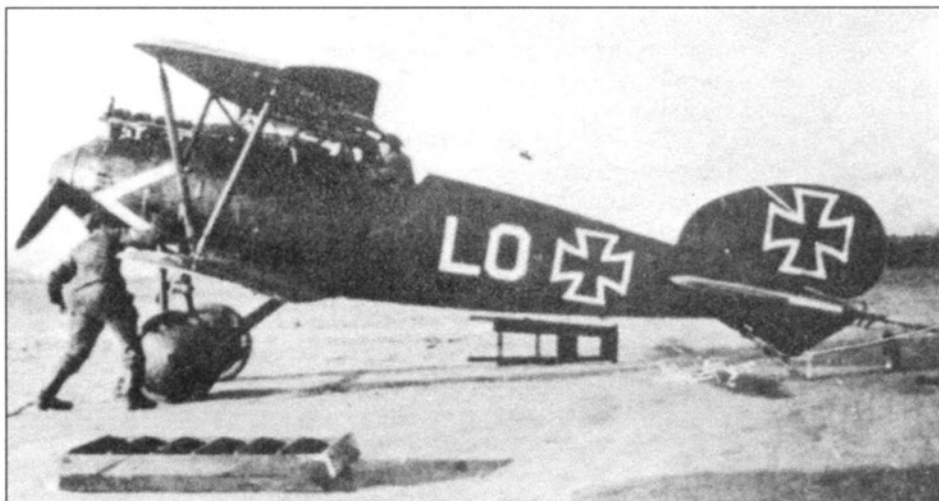
*На черном «Альбатросе» D Va Эрнст Удет летал в составе Jasta 37 зимой 1917-1918 г.г. Персональная символика Удета - в честь француженки Элеоноры Зинк, которую Удет называл Lo.*

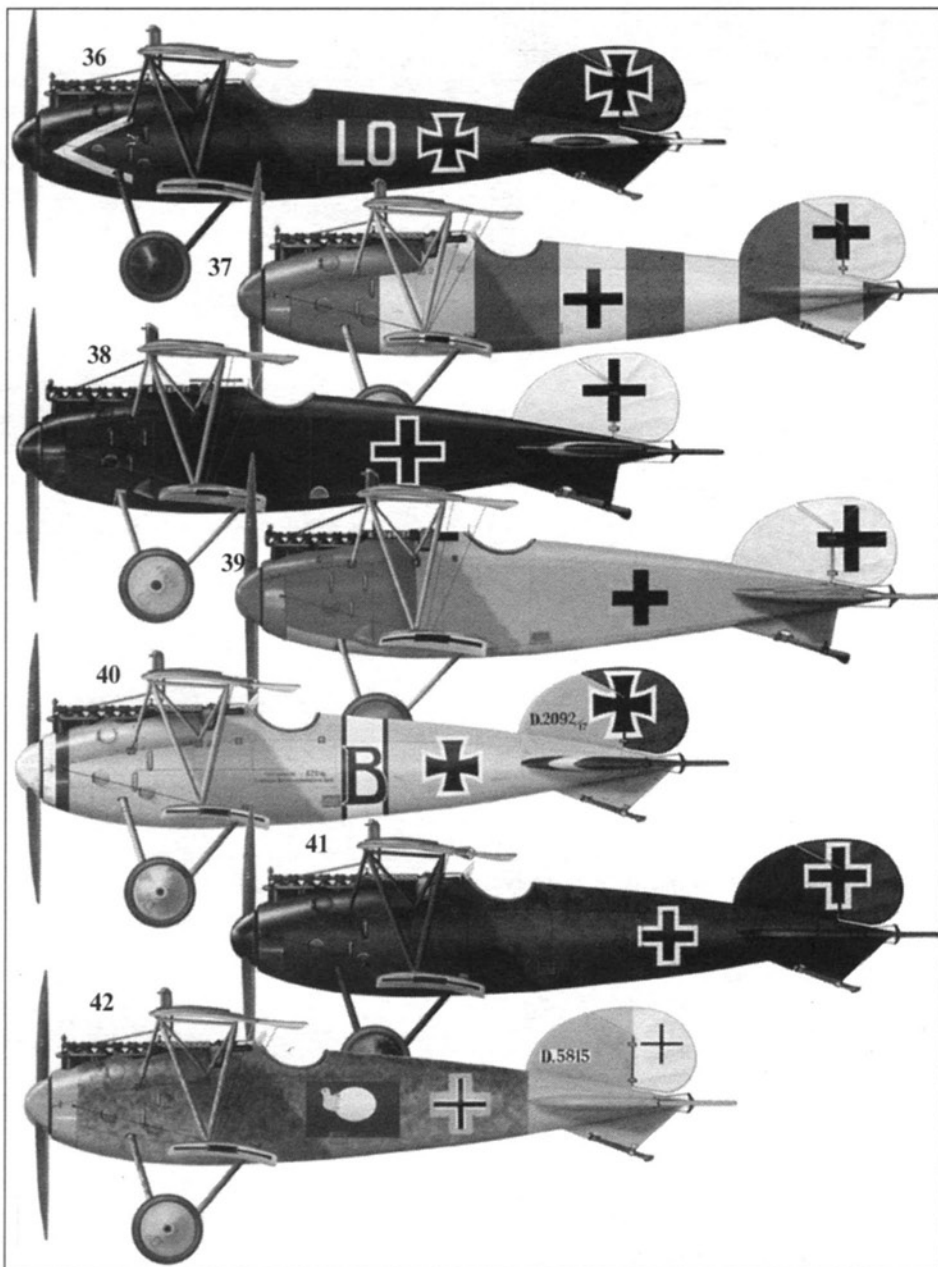


*Роберт Грейм летал на этом «Альбатросе» D V в составе Jasta 34b. Фюзеляжи самолетов этого штаффеля окрашивались в серебристый цвет. На самолете Грейма имелись две широкие красные полосы вокруг фюзеляжа, кок винта также был окрашен в красный цвет. Верхние поверхности крыльев и горизонтального оперения камуфлированы зеленой и розовато-лиловой красками. К концу войны Грейм сбил 28 неприятельских аппаратов и был удостоен Pour le Merit. Он временно командовал в 1918 г. Jagdgruppen 10 и Jagdgruppen 9, оставаясь штаффельфюрером Jasta 34.*



*Лейтенант Эрнст Удет стоит у истребителя «Альбатрос» D III D.1941/16, снимок сделан 1 января 1917 г. на аэродроме Хабсхейм. В двигателе копаются механики Гункельман и Бихренд. Руль направления - камуфлирован.*





35. «Альбатрос» D V D.2284/17 лейтенанта Ганса Вальдхаузена, Jasta 37, конец лета 1917 г. Вальдхаузен летал на этом хорошо известном «Альбатросе» D V в короткий период, всего девять дней, своей службы в 37-м штаффеле. Половину своих побед он одержал в последнем боевом вылете. Фюзеляж «Альбатроса» - цвет пропитанной лаком неокрашенной фанеры, капот и подкосы - серые. В тот период самолеты из Jasta 37 имели черные коки винтов и черно-белые диски колес. Руль направления и поверхности крыльев - пятицветный лозинг. Горизонтальное оперение окрашено по диагонали черно-белыми полосами (см. вид сверху на рис. 35) - еще один отличительный признак самолетов 37-го штаффеля. Персональная эмблема Вальдхаузена - полумесяц и звезда черного цвета с белой окантовкой - нанесена на борту и верх фюзеляжа.

36. «Альбатрос» D Va командира Jasta 37 лейтенанта Эрнста Удета, конец 1917 г. Хорошо известен истребитель Фоккер D VII Эрнста Удета, но он также летал зимой 1917-1918 г.г. на подобном образом окрашенном «Альбатросе» D Va. Машина окрашена в черный цвет, исключая «лозинговые» крылья и характерные для самолетов Jasta 37 полосы на горизонтальном оперении (см. вид в плане на рис. 36). Персональная символика включает литеры «LO» и шеврон белого цвета. Самолет Удета, как машины большинства штаффельфюреров, имел на верхней поверхности верхнего крыла белые полосы; на нижней поверхности одной из плоскостей нижнего крыла изображена большая буква «U» (см. вид крыла в плане на рис. 36).

37. «Альбатрос» D Va командира Jasta 40s лейтенанта Гельмута Дилти, середина 1918 г. Командир Jasta 40s лейтенант Гельмут Дилти летал на «Альбатросе» D Va, окрашенном в цвета Саксонии - зеленый и белый. Вид сверху горизонтального оперения - см. рис. 37. Поверхности крыльев - фабричный лозинг, но фон под опознавательными знаками выполнен светло-зеленой «саксонской» краской (см. вид крыла в плане на рис. 37). Диски колес - зеленые, но подкосы не перекрашивались - оставлены серыми. Опознавательный знак на борту фюзеляжа сдвинут вперед по отношению к штатному месту нанесения. Возможно, Дилти был сбит 9 июля 1918 г. именно на этой машине.

38. «Альбатрос» D III лейтенанта Франца Рея, Jasta 49, 1918 г.

Рей летал на «Альбатросе» постройки ОАВ, «Альбатрос» D III постройки завода ОАВ имели скругленные рули, по типу рулей «Альбатроса» D V. Фюзеляж истребителя целиком окрашен в черный цвет, включая капот и кок винта. Поверхности крыльев - пятицветный лозинг. Вертикальное оперение - белое, окраску горизонтального оперения - см. на рис. 38.

39. «Альбатрос» D III D.2385/17 командира Jasta 57 лейтенанта Пауля Штрахле, весна 1918 г.

В должности штаффельфюрера Jasta 57 лейтенант Пауль Штрахле летал на «Альбатросе» D III постройки ОАВ. Самолеты подразделения имели фюзеляжи голубого цвета, цвет окраски передней части фюзеляжа и кока винта выбирал летчик. Штрахле выбрал красный цвет, красные также диски колес. Вертикальное оперение - белого цвета. Поверхности крыльев - пятицветный лозинг, подкосы - серые. В начале 1918 г. заместителем Штрахле являлся Ганс Вибинг, летавший на похожем окрашенном «Альбатросе», только вместо красного цвета Вибинг предпочел оранжевый, вертикальное оперение его самолета не перекрашивалось в белый цвет.

40. «Альбатрос» D V D.2092/17 командира Jasta 76b лейтенанта Вальтера Бёнинга, начало 1918 г.

Возможно, на этой машине Бёнинг летал еще в период своей службы в 19-м штаффеле. Фюзеляж - цвета натуральной фанеры, покрытой лаком, рули окрашены краской насыщенного синего «баварского» цвета. Кок и носовая часть фюзеляжа - белые. За белой полосой в передней части фюзеляжа накрашена полоса «баварского» цвета. Окраску горизонтального оперения см. на виде в плане - рис. 40. Самолеты из Jasta 76b несли на горизонтальном оперении продольные полосы белого цвета. Капот, подкосы и диски колес - серые. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые, нижние - светло-голубые. Персональная символика Бёнинга - белая полоса с черной окантовкой вокруг фюзеляжа на фоне которой нарисована буква «B».

41. «Альбатрос» D Va Эдуарда Риттера фон Шлейха, JGr 8, весна 1918 г.

Как и другие самолеты фон Шлейха, данный «Альбатрос» целиком окрашен в черный цвет, включая кок винта, диски колес, капот, подкосы. На борту фюзеляжа за кабиной сначала был изображен цветок эдельвейса, позже закрашенный. Тем не менее, изображение эдельвейса проступает сквозь черный цвет. Все поверхности крыла - пятицветный лозинг (см. вид в плане на рис. 41). Известный как «Черный рыцарь», фон Шлейх летал на похожем окрашенном «Альбатросе» D V в составе Jasta 23b, но на том самолете кок винта был белым.

42. «Альбатрос» D Va D.5815/15 Герхарда Губрича, Seefrosta 1, лето 1918 г.



Фюзеляж самолета - неокрашенная покрытая лаком фанера, покрытая мелкими пятнами оливково зеленого цвета, камуфляж под «солнечные зайчики». На верхней поверхности фюзеляжа пятна почти сливаются воедино. Все части морских истребителей использовали в качестве отличительного ярко желтый цвет. На самолете Губрича в ярко желтый цвет окрашены кок винта, нос и хвост фюзеляжа, руль направления - белый. Верхние поверхности крыльев - розовато-лиловые/зеленые, нижние - светло голубые. Обратите внимание на перекрашенный опознавательный знак. На борту фюзеляжа изображена персональная эмблема флюгмейстера Губрича: желтый цыпленок, проклюнувший белое яйцо на фоне прямоугольника темно-синего цвета. Эмблема обыгрывает прозвище Губрича - Kischen, цыпленок.



Удет облачен в кожаное пальто британского образца, видимо - трофей. Фоном служит собственный «Альбатрос» D Va. Большинство самолетов 37-го штафеля имели номера белого цвета на бортах носовой части фюзеляжа, номера дублировались на нижней поверхности нижнего крыла. На нижнем крыле самолета Удета были изображены белый шеврон и белая буква «U».

Ауффарт. Начиная свою службу в авиации он летнабом, потом переучился на летчика, летом 1917 г. прибыл в Jasta 18. К сентябрю стал асом. Командуя Jasta 29 к концу войны довел свой личный боевой счет до 29, а может 31, победы. Шмидт был представлен к награждению Pour le Merit, но не получил «Голубого Макса» из-за окончания войны. После войны обучал курсантов в летном училище, скончался в 1946 г.

Фриц Кикхафер стал асом в 1917 г., летая на «Альбатросах» в составе Jasta 29. Уроженец Берлина одержал свою первую победу в составе 32-го штафеля, еще до перевода в Jasta 29. К концу года на счету Кикхафера значилось семь побед. Затем ас получил ранение, после которого долго находился в госпиталях. Вернувшись на фронт, он сбил еще один аэроплан, но вновь был ранен. Ранение оказалось смертельным - 7 июня 1918 г. Фриц Кикхафер умер.

Прусский 30-й штафель всю войну действовал в секторе ответственности 6-

й армии. Командовал Jasta 30 ранее служивший в 1-м штаффеле Ганс Бизги. В составе Jasta 1 он одержал три победы. Берлинец Бизги в начале войны летал на двухместных машинах, потом - на «Эйндеккерах». К концу октября 1917 г. на счету Бизги числилось 18 побед, в начале 1918 г. он добавил к ним еще две. Представленный к Pour le Merit Ганс Бизги не успел получить высшую награду Германии - ас погиб 17 марта 1918 г.

Силезец Ганс-Георг фон дер Марвитц был сыном генерала. Авиатором он стал в 1916 г. после службы в уланах и пехоте. На «Альбатросах» в 30-м штаффеле фон Марвитц одержал пять побед, к концу октября 1918 г. количество побед увеличилось до 18. Большинство из них одержано на истребителе Pfalz D IIIa. Марвитц разбился уже после войны - в мае 1925 г.

Лейтенант Йоахим фон Беттраб в двух вылетах 6 апреля 1917 г. сбил четыре британских аэроплана. В этот день США объявили войну Германии. Пятую победу фон Беттраб одержал в мае. 12 августа ему пришлось совершить вынужденную посадку на контролируемой союзниками территории. Фон Беттраба ранил в воздушном бою британский ас из 40-й эскадрильи лейтенант Эдвард «Майк» Мэннок, летавший на Ньюпоре «Скауте». Большую часть своей карьеры летчика-истребителя Фон Беттраб воевал на окрашенном в черный цвет «Альбатросе» D III с белыми крестами и изображением кометы на фюзеляже. Сбит он был, однако, на «Альбатросе» D V, также окрашенным в черный цвет.

Летчики Jasta 31 начали воевать в начале 1917 г. на Западном фронте, в сентябре штафель перебросили в Италию,

Ганс Вальдхаузен и его экипаж сфотографированы на фоне «Альбатроса» D Va D.2284/17. На этом самолете Вальдхаузен угодил 27 сентября 1917 г. в плен.

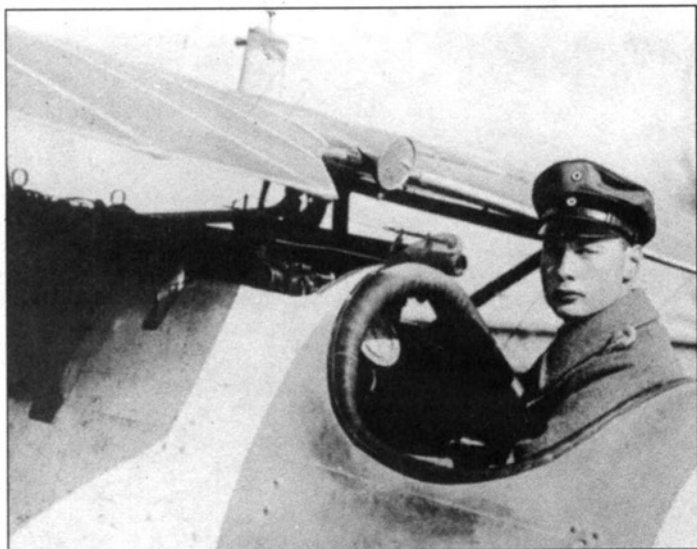


**Германские асы, летавшие на «Альбатросах»  
и удостоенные Pour le Merit**

Об.лт. Рудольф Бертольд	Jasta 14	12.10.1916
Лт. Густав Лиффферс	Jasta 1	5.11.1916
Об.лт. Ганс Бирр	Jasta 5	4.12.1916
Лт. Манфред фон Рихтгофен	Jasta 2	12.01.1917
Лт. Вернер Фосс	Jasta 2	8.04.1917
Лт. Фритц Отто Бернет	Jasta 2	23.04.1917
Лт. Карл Эмиль Шафир	Jasta 11	26.04.1917
Лт. Курт Вольф	Jasta 11	4.05.1917
Лт. Лотар фон Рихтгофен	Jasta 2	14.05.1917
Лт. Генрих Гонтерман	Jasta 15	14.05.1917
Лт. Карл Альменрөдер	Jasta 11	14.06.1917
Об.лт. Адольф Риттер фон Тутчек	Jasta 12	3.08.1917
Об.лт. Эдуард Риттер фон Достлир	Jasta 6	6.08.1917
Лт. Макс Риттер фон Мюллер	Jasta 28w	3.09.1917
Лт. Вальтер фон Бюлов-Боткамп	Jasta 36	8.10.1917
Лт. Курт Вустхофф	Jasta 4	22.11.1917
Лт. Эрвин Бёме	Jasta 2	24.11.1917
Лт. Юлиус Баклер	Jasta 17	4.12.1917
Лт. Ганс Клейн	Jasta 10	4.12.1917
Об.лт. Эдуард Риттер фон Шлейх	Jasta 21s	4.12.1917
Лт. Генрих Богартц	Jasta 36	23.12.1917
Об.лт. Бруно Леорцер	Jasta 26	12.02.1918
Лт. Генрих Кролл	Jasta 24s	29.03.1918
Лт. Эрнст Удет	Jasta 37	9.04.1918
Лт. Карл Менкофф	Jasta 72s	23.04.1918
Лт. Фритц Путтер	Jasta 68	31.05.1918
Об.лт. Герман Геринг	Jasta 27	2.06.1918
Лт. Рудольф Виндиш	Jasta 66	6.06.1918
Лт. Отто Киссенберт	Jasta 23b	30.06.1918

а в начале марта 1918 г. опять во Францию. Ни один летчик, летая на «Альбатросах» в составе Jasta 31, асом не стал, но некоторые сбили по пять и более самолетов впоследствии воюя в иных частях.

Напряженка с асами наблюдалась также в Jasta 32b. Лишь Рудольф Виндиш из Дрездена смог преодолеть рубеж в пять сбитых самолетов - к январю 1918 г. на его счету было семь побед. Перед войной Виндиш служил рядовым, после ранения перешел в авиацию. Став летчиком-истребителем, он сбил семь неприятельских самолетов с сентября 1917 г. по январь 1918 г. Затем короткий период служил в Jasta 50, а 24 января стал командиром Jasta 66. В конце мая на счету аса было уже 22 победы. 27 мая Рудольф Виндиш не вернулся из боевого вылета. Считалось, что ас попал в плен, его, как живого, наградили заочно «Голубым Максом», но после окончания войны Виндиш дой не вернулся. Его судьба осталась неизвестной. Рудольф Вин-



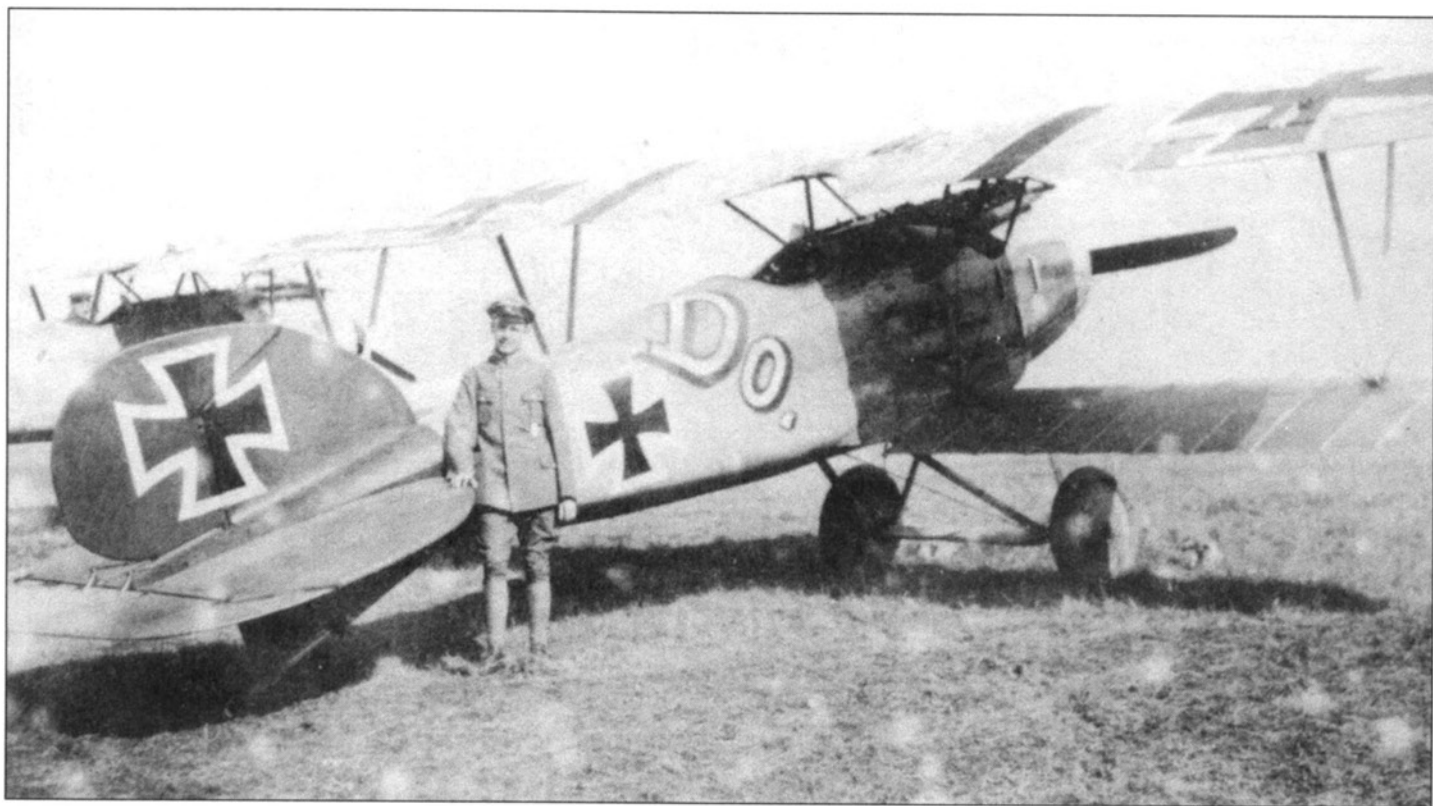
*Гельмут Дилти, командир Jasta 40s, сидит в кабине своего «Альбатроса» D Va, окрашенного в зеленый и белый цвета, цвета Телескопического прицела, видны кольцевые прицелы обоих пулеметов. Возможно, именно на этой машине Дилти сбил 9 июля 1918 г. германские зенитчики на момент когда летчик атаковал британский бомбардировщик DH.2.*

**Победы летчиков Jasta 11, одержанные в апреле 1917 г.**

Дата	Пилот	Бр. самолет	эскадрилья	место боя	где упал	победа
2.04	М. фон Рихтгофен	BE.2d	13	Фарбус	GS	32-я
	К. Альменрөдер	BE.2	13	Ангрес	линия фронта	5
	С. Фистнер	FE.2d	57	Аубе	GS	3
	С. Крефт	FE.2d	57	Дигнис	GS	2
	М.фон Рихтгофен	Сопвич 2	43	Живенши	GS	33
3.04	М.фон Рихтгофен	FE.2d	43	Сатэ Сент-Пьер	GS	34
	К. Шафир	FE.2d	25	Ла-Колит	GS	9
5.04	М.фон Рихтгофен	Бристоль F.2a	48	Леварде	GS	35
	С. Фистнер	Бристоль F.2a	48	Аниш	GS	4
	Г.Симон	Бристоль F.2a	48	Н. Мончекю	GS	1
	М.фон Рихтгофен	Бристоль F.2a	48	Куинси	GS	36
	С. Фистнер	Ньюпор 17	60	Бэйлю	линия фронта	5
6.04	К. Вольф	RE.8	9	Бойс-Бернард	GS	6
	К. Шафир	BE.2	8	Живенши	GS	10
	К. Шафир	BE.2c	2	Вими	GS	11
7.04	М.фон Рихтгофен	Ньюпор 17	60	Меркатель	линия фронта	37
	К. Вольф	Ньюпор 17	60	Меркатель	линия фронта	7
	К. Шафир	Ньюпор 17	60	Меркатель	BrS	12
	С. Фистнер	Ньюпор 23	60	Фарбус	BrS	6
8.04	С. Фистнер	Ньюпор 17	60	Вими	GS	7
	М.фон Рихтгофен	Сопвич 2	43	Фарбус	GS	38
	К. Вольф	DH.4	55	Блекур	GS	8
	К. Шафир	DH.4	55	Эпини	GS	13
	М.фон Рихтгофен	BE.2g	16	Вими	GS	39
9.04	К. Шафир	BE.2d	4	Аикс Нуле	BrS	14
11.04	С. Фистнер	BE.2d	13	Мончи		8
	К. Шафир	Бристоль F.2a	48	Сент-Фрисни	GS	15
	К. Вольф	Бристоль F.2a	48	Сент-Фрисни	GS	9
	Л. фон Рихтгофен	Бристоль F.2a	48	Сент-Фрисни	GS	2
	М.фон Рихтгофен	BE.2d	13	Виллерваль	GS	40
	Л. фон Рихтгофен	RE.8	59	Фампу	BrS	3
	К. Шафир	BE.2e	13	Аррас	BrS	16
13.04	С. Фистнер	RE.8	59	Дари	GS	9
	Л. фон Рихтгофен	RE.8	59	Биаче	GS	4
	Л. фон Рихтгофен	RE.8	59	Пильвис	GS	5
	К. Вольф	RE.8	59	Витри	GS	10
	М.фон Рихтгофен	RE.8	59	Витри	GS	41
	К. Вольф	FE.2b	11	Бэйлю	BrS	11
	М.фон Рихтгофен	FE.2b	11	Мончи	BrS	42
	К. Вольф	Ньюпор 23	29	Мончи	BrS	12
	К. Шафир	FE.2b	11	Мончи	линия фронта	17
	К. Вольф	Мартинсайд G.100	27	Ровру	GS	13
	С. Фистнер	FE.2b	25	Харни	GS	10
	М.фон Рихтгофен	FE.2b	25	Нозль-Годэ	GS	43
14.04	М.фон Рихтгофен	Ньюпор 17	60	Бойс-Бернар	GS	44
	К. Вольф	Ньюпор 17	60	Дрокэ	GS	14
	Л. фон Рихтгофен	Ньюпор 17	60	Фокуэ	GS	6
	С. Фистнер	Ньюпор 17	60	Гавриль	линия фронта	11
	К. Шафир	FE.2b	25	Ливин	BrS	18
	К. Шафир	RE.8	34	Ливин	BrS	19
	Л. фон Рихтгофен	SPAD 7	19	Вими	BrS	7
	К. Вольф	SPAD 7	19	Бэйлю	линия фронта	15
16.04	Л. фон Рихтгофен	Ньюпор 17	60	Рюкс	линия фронта	8
	К. Вольф	Ньюпор 17	60	Рюкс	линия фронта	16
	С. Фистнер	Ньюпор 17	60	Биаче		
	М.фон Рихтгофен	BE.2e	13	Гавриль	BrS	45
21.04	Л. фон Рихтгофен	Ньюпор 17	29	Вими	BrS	9
	К. Вольф	BE.2e	16	Виллерваль	линия фронта	17
	К. Вольф	Ньюпор 23	29	Фриснис	GS	18
	К. Шафир	Ньюпор 17	29	Фриснис	линия фронта	20
22.04	К. Вольф	FE.2b	11	Гиндекю	GS	19
	М.фон Рихтгофен	FE.2b	11	Лагникю	BrS	46
	К. Вольф	Моран П	3	Гавринкю	линия фронта	20
	К. Шафир	FE.2b	11	Мончи	BrS	21
23.04	М.фон Рихтгофен	BE.2f	16	Мерикю	GS	47
	Л. фон Рихтгофен	BE.2g	16	Вими	BrS	10
25.04	К. Альменрөдер	RE.8	59	Гимэпп	линия фронта	7
	К. Шафир	FE.2b	25	Бэйлю	BrS	22
	К. Шафир	Бристоль F.2a	48	Банхофф-Рюкс	GS	23
26.04	К. Вольф	BE.2g	5	Гавриль	GS	21
	Л. фон Рихтгофен	BE.2c	16	Вими Ридж	GS	11
	К. Альменрөдер	BE.2g	16	Вими Ридж	BrS	8
27.04	Л. фон Рихтгофен	FE.2b	11	Фриснис	GS	12
	К. Вольф	FE.2b	11	Гавриль	BrS	22
	К. Альменрөдер	FE.2b	11	Фампу	BrS	9
28.04	М.фон Рихтгофен	BE.2e	13	Пильвис	GS	48
	К. Вольф	BE.2g	5	Оппи	линия фронта	23
	К. Вольф	BE.2f	16	Гавриль	BrS	24
29.04	М.фон Рихтгофен	SPAD 7	19	Леклюэ	GS	49
	К. Вольф	SPAD 7	19	Сэйли	GS	25
	Л. фон Рихтгофен	SPAD 7	19	Изель	GS	13
	М.фон Рихтгофен	FE.2b	18	Инчи	GS	50
	К. Вольф	FE.2b	18	Пронвилль	BrS	26
	М.фон Рихтгофен	BE.2e	12	Рюкс	GS	51
	Л. фон Рихтгофен	BE.2e	12	Мончи	GS	14
	М.фон Рихтгофен	триплан	8N	Хени-Летар	GS	52
30.04	Л. фон Рихтгофен	BE.2g	16	Вими	линия фронта	15
	Л. фон Рихтгофен	FE.2d	57	Изель	GS	16
	К. Вольф	BE.2e	13	Фриснис	BrS	27

GS - германская сторона фронта  
BrS - британская сторона фронта





*«Альбатрос» D III (OAW) Гюнтера Добберке из 45-го штаффеля (возможно, не из Jasta 45, а из Jasta 60), весна 1918 г. Личная эмблема пилота - буквы «DO», скорее всего они написаны белой краской и обведены черным. Цвет окраски хвостового оперения и крыльев определить не удалось. Гюнтер Добберке сбил восемь самолетов, все, кроме одного, летая в составе 60-го штаффеля.*

диш пропал без вести в возрасте 21 года.

Баварец Роберт Грейм, ставший Риттером фон Греймом, родился в семье капитана полиции. Вступил в армию кадетом в 1906 г. в возрасте 14 лет, с 1913 г. Грейм служил в баварской артиллерии. В боях принимал участие с первых дней войны. В августе 1915 г. стал авиатором, сначала наблюдателем, затем - пилотом. Летая на двухместных аэропланах фон Грейм сбил один самолет противника. В апреле 1917 г. летчика перевели в Jasta 34b, через месяц его боевой счет начал расти.

Одной из машин фон Грейма был «Альбатрос» D III D.643/17, на бортах фюзеляжа и на его верхней части красовались круги темного (красного?) цвета. К началу 1918, когда Грейма назначили командиром Jagdgruppe Nr 10, на его счету числилось восемь сбитых. В группу входил также 3-й штаффель. 10-й группой фон Грейм прокомандовал до июля, когда получил назначение командиром JGt 9. В последние недели войны ас вновь стал командиром своей старой Jasta 34b. Он остался в живых. Летая на «Альбат-

*Конрад Брендель воевал в Jasta 45, ранее служил в 17-м штаффеле. До своей гибели в воздушном бою 2 сентября 1918 г. он сбил девять неприятельских аппаратов. Снимок сделан в период службы Бренделя в 17-м штаффеле. Летчик позирует в кабине своего «Альбатроса» D Va, фюзеляж которого был украшен диагональными полосами белого цвета. Фюзеляж истребителя не окрашен. Самолеты 17-го штаффеля имели вертикальное оперение белого цвета. На борту фюзеляжа ниже кабины закреплены сигнальные ракеты.*

росах» D V, трипланах и Фоккерах D VII фон Грейм одержал в воздушных боях 28 побед, в октябре 1918 г. был награжден «Голубым Максом». В годы Второй мировой войны ветеран Первой мировой стал генералом люфтваффе, покончил жизнь самоубийством в мае 1945 г.

Вестфалец Генрих Бонгарц до войны работал школьным учителем, с первых недель воевал в пехоте во Франции, дрался под Верденом. Комиссованный после ранения пришел добровольцем в авиацию. Воевать на истребителях в составе Jasta 36 начал в апреле 1917 г. К концу года на счету экс-учителя было уже 27

сбитых, в том числе пять аэростатов. В сентябре Бонгарца назначили штаффель-фюрером. За время службы в штаффеле Генрих Бонгарц был ранен пять раз, последний раз - 29 апреля 1918 г. После пятого ранения ас в строй уже не вернулся. Всего он одержал 33 победы, в основном - на «Альбатросах», бал награжден «Голубым Максом». Генрих Бонгарц скончался после 2-й мировой войны.

Другой удачливый ас, Вальтер фон Бюлов-Бозкамп, возглавлял Jasta 36 с мая 1917 г. Фон Бюлов-Бозкамп родился в 1894 г. в Голштейне. Недоучившийся студент-юрист перед войной много путеше-





*Франц Шлейф, штаффельфюрер Jasta 56 в 1918 г., позирует у своего «Альбатроса» D Va. Шлейф воевал на Среднем Востоке в составе FA300, затем во Франции в 1-м штаффеле. На его счету 12 официальных побед и девять не подтвержденных. После полученного 27 марта 1918 г. ранения Шлейфу ампутировали левую руку. «Альбатрос» перекрашен в светло голубой цвет. Белая обводка креста на вертикальном оперении гораздо шире положенной, опознавательные знаки на бортах фюзеляжа отсутствуют.*

ствовавал. Летая на Среднем Востоке на двухместном аппарате он добился одной победы, в декабре 1916 г. его перевели в Jasta 18. В Jasta 36b он пришел, имея на своем счету 13 побед на одноместных истребителях. В баварском штаффеле одержал еще 15 побед. В октябре 1917 был награжден «Голубым Максом». Затем его назначили командиром Jasta 2, но 6 января ас погиб в бою с капитаном У.М. Фраем из 23-й британской эскадрильи.

Теодор Квандт в годы Первой мировой войны сбил в составе Jasta 36b 15 самолетов. Перед войной Квандт служил в пехоте, потом - в артиллерии, сражался

на Востоке и на Западе. Карьеру в авиации начал с полетов на двухместном самолете, 1 апреля прибыл в Jasta 36b, а до конца года одержал восемь побед на Британском фронте, вероятно - все на «Альбатросах». Приняв командование Jasta 53 увеличить свой счет не сумел, летом 1918 г. вернулся в свой старый штаффель командиром.

Ганс Хойер был еще одним асом 36-го штаффеля. Заслужившим свой титул, летая на «Альбатросах». 27-летний уроженец Ростока начал встретил войну в артиллерии. В ноябре 1915 г. он был награжден Рыцарским крестом Военного



*В полете «Альбатрос» D III (производства OAW) из 57-го штаффеля, весна 1918 г. Возможно - это истребитель D.2385/17, на котором летал Пауль Штрахле в течение трех месяцев с 2 февраля 1918 г. В тот период Штрахле также летал на «Альбатросе» D III D.4594/17. Маркировка самолетов Jasta 57 заключалась в окраске фюзеляжа в светло голубой цвет, цвет носовой части фюзеляжа выбирал летчик. Нос D.2385/17 был красным, так же красными были диски колес. Обшивка крыльев и горизонтального оперения - лозинг, вертикальное оперение окрашено в белый цвет. Штрахле одержал на этой машине 17 апреля 1918 г. свои восьмую и девятую победы.*

ордена, а через пять месяцев стал авиатором. Как водится, сначала летал на двухместных аэропланах, а с конца июля 1917 г. продолжил службу в Jasta 36. К первым числам ноября Хойер одержал восемь подтвержденных побед, еще три победы подтверждения не получили. В ноябре он возглавил штаффель, но уже 15 ноября погиб от пуль пулемета истребителя капитана П.Ф. Фаллэрда из 1-й британской эскадрильи.

Альберт Доссенбах первую из своих девяти побед одержал в 1916 г., летая на двухместной машине (эту победу «разделили» на пару с наблюдателем Гансом Шиллингом). Доссенбах стал первым летчиком двухместного аэроплана, удостоенным «Голубого Макса». В начале 1917 г. Альберт Доссенбах принял командование Jasta 36. Во время апрельского кровопускания он сбил пять французских самолетов, став асом. После лечения от раны, полученной при бомбежке аэродрома противника, в июне ас стал командиром Jasta 10. После этого воздушный «индеец» арийской национальности повесил на свой пояс только один «скальп». Альберт Доссенбах был сбит в воздушном бою с бомбардировщиком DH.4 из 57-й британской эскадрильи. Ас выпрыгнул из горящего «Альбатроса», парашютов тогда у летчиков еще не было.

Карл Дегелю в Jasta 36 воевал недолго - всего пять дней но как! Позже он служил в 7-м штаффеле и был командиром Jasta 40. Дегелю оставил интересные воспоминания. Вот как он описывает свой первый бой, произошедший в сентябре 1917 г.:

- Я атаковал вражеский аппарат (Бристоль F.2b), который прикрывал неприятельский строй сзади. Раз за разом я заб-



*Лейтенант Пауль Штрахле в 1917-1918 г.г. служил в 18-м и 57-м штаффелях, одержал 15 побед. Штрахле остался в живых.*



*Мартин Йонс (Johns) в составе Jasta 63 в 1918 г. одержал семь побед, став самым результативным летчиком штаффе-ля за всю войну. На борту фюзеляжа его «Альбатроса» D Va постройки ОАВ черной краской была написана большая буква «J». Обратите внимание на нештатный кожух, которым закрыты казенные части пулеметов. Самолеты Jasta 63 марки-ровались большими черными ромбами, которые окрашивались по покрытой лаком фанере фюзеляжа. В результате символика смотрелась как черно-желтые (от лака) ромбы.*



расывал противника пулями, единственной реакцией оставалось покачивание неприятельского аппарата. Я подошел непосредственно к противнику. Внезапно складное «так-так» моих пулеметов оборвалось. На полу кабины валялась пустая патронная лента. Патроны кончились!

- Мой оппонент развернулся. Теперь мы поменялись с ним ролями. Я стал дичью, а он - охотником. Он стрелял лучше меня - скоро из бака истребителя начал бить бензин. Все мое лицо было в вонючей жидкости. Резким движением ручки управления я сумел уйти из-под огня англичанина.

- Выполнив поистине цирковые выкрутасы, я смог оторваться от противника. Я оглянулся - моим оппонентом занялся лейтенант Якобс. Он недолго трудился над двухместным англичанином.

Настоящей звездой 37-го штаффеля стал в 1917 г. Эонет Удет, ранее добившийся поразительных успехов в составе Jasta 15. Позже Удет командовал Jasta 15. Удет писал об одном из боев, полгая своим противником французского аса Жоржа Гинемера:

- 26 мая 1917 г. мы летели на прикрытие. Мы шли на высоте 2000 м, стояла ясная погода, солнечные лучи играли на самолетах. Время от времени я делал змейку, чтобы проверить ведомых. Все на месте: братья Вендели, Руц и Глинкерман.

- Все было спокойно, но я шестым чувством ощутил опасность. Выполнил полувираж - так и есть: всего в 20 метрах за мной летел обьятый огнем и дымом истребитель Руца. Пуц



*Хассо фон Видель из Jasta 75 летал на этом «Альбатросе» D Va летом 1918 г. Персональная эмблема летчика, мельничный жернов, изображен на борту фюзеляжа. Белое вертикальное оперение и черная полоса с белой окантовкой вокруг фюзеляжа в корне киля - отличительные признаки самолетов 75-го штаффеля. Кок винта, диски колес и металлические панели окрашены в серый цвет. Фюзеляж - цвета покрытой лаком фанеры. Обшивка крыльев - лозинг сверху и снизу. Под крестом на вертикальном оперении проступает покрашенный крест меньшего размера - опознавательный знак раннего образца. Точно так же покрашен ранний крест на борту фюзеляжа, поверх него нанесен новый опознавательный знак.*



*Хассо фон Видель командовал сначала Jasta 75, затем - Jasta 24, а начинал службу летчиком-истребителем в 14-м штаффе. В годы Первой мировой войны фон Видель одержал пять побед. Фон Видель был сбит над Англией в 1940 г., когда летал на Вф.109Е в составе JG-3. Летчика репатрировали еще до окончания Второй мировой войны. Хассо фон Видель погиб в возрасте 51 года в последние дни войны в Европе, защищая Берлин.*

был в самом центре этого ада. Он медленно поднял левую руку и приложил ее к шлему. Почти конвульсивным движением он салютовал мне последний раз в жизни.

- Самолет Паца, словно огненный метеор, исчез внизу. В 500 метрах ниже я увидел самолет противника. «Это может быть только Гинемер!», - осенило меня.

- Я спикировал в надежде достать французского аса. Увы, крылья «Альбатроса» были слабоваты. Вибрация нарастала, казалось еще чуть-чуть и самолет развалится на части. Я прекратил преследование - очень хотелось вернуться домой живым!

Послевоенные исследования показали: Гинемер не сбивал лейтенанта Эберггарда «Пуца» Ханиша. Все летчики союзников воевали с Манфредом фон Рихтогофеном, зато пилоты немецких истребителей сражались исключительно с Гинемером!

В составе Jasta 37 Удет довел свой счет до 20 побед. Весной 1918 г. Манфред фон Рихтогофен назначил Удета командиром Jasta 11. Удет и Вальдхаузен стали самыми результативными летчиками 37-го штаффеля.

Вальдхаузен поступил в кадетский корпус накануне войны. В первые недели воевал артиллеристом. После ранения был переведен в авиацию. Летал сначала наблюдателем, затем пилотом. В июле 1917 Вальдхаузен прибыл в Jasta 37. Всего за девять дней второй половины сентября он одержал шесть подтвержденных побед, еще одну победу не подтвердили. Вальдхаузен одержал по одной победе 19, 2 и 25 сентября, а 27-го сбил два аэростата и один RE.8. Впрочем вечером 27-го Вальдхаузен сам стал жертвой двух опытных пилотов - англичанина и новозеландца, лейтенанта Дж. Х. Тадхоупа из 40-й эскадрильи и флайт коммендера С.Д. Букера из 8-й эскадрильи ВМС. Тадхоуп писал в рапорте:

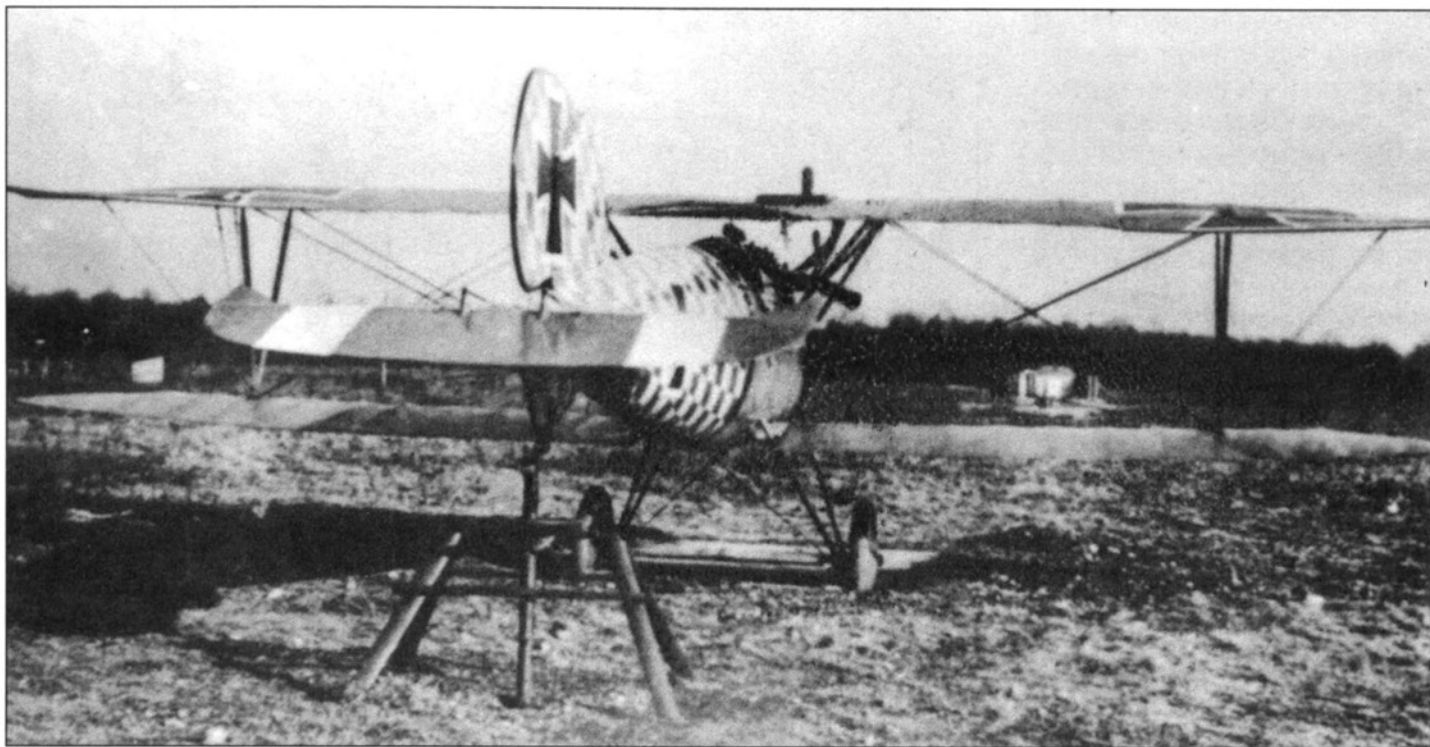
- В 18.50 я находился в кабине истребителя, нес дежурство на передовой площадке. В это время наш аэростат атаковал «Альбатрос».

- Я немедленно запустил двигатель и взлетел, взяв курс в направлении самолета противника. Набрал высоту 1000 футов, увидел обстреливающий аэростат неприятельский истребитель. Самолет находился западнее аэростата. Я старался зайти между неприятелем и линией фронта.



*Вальтер Бёнинг служил в Jasta 19 и Jasta 76b. Пилот позирует на фоне своего «Альбатроса» D V D.2092/17. Хорошо видна личная эмблема летчика - буква «В», черная с белой окантовкой, написанная на фоне белой полосы с черной каймой. В августе 1917 г. 19-й штаффель базировался в Сент-Лоне. Возможно, Бёнинг продолжал летать на этой машине после своего перевода в Jasta 76b. 30 мая 1918 г. летчик был ранен в воздушном бою с британскими «Кэмелами». Бёнинг тогда летал на «Альбатросе» D Va D.5765/17. Всего Вальтер Бёнинг одержал 17 побед.*





*«Альбатрос» D Va Вальтера Бёнинга, на этом самолете пилот летал в составе Jasta 76b. Горизонтальное оперение окрашено в голубой и белый цвета, принятые в 76-м баварском штаффеле. Хвостовая часть фюзеляжа раскрашена в бело-голубую клетку - цвета Баварии и спортивного общества «Динамо». Бёнинг скорее был баварцем, чем поклонником московского «Динамо». Кроме того, на самолете отсутствует символика в виде голубой буквы «Д», что явно указывает на баварское происхождение окраски истребителя. Точно так же нельзя утверждать со 100% уверенностью, что на окрашенных в красно-белые цвета «Альбатросах» летали фанаты московского «Спартака». Самолет Бёнинга установлен на козлы для пристрелки бортовых пулеметов.*

- Я атаковал и выпустил примерно 30 пуль с очень небольшой дистанции. Противник маневрировал, но увеличить дистанцию ему не удалось.

- Я выпустил еще две очереди. Противник развернулся к западу, но его двигатель остановился. Между тем выше вражеского самолета появился Ньюпор. Неприятельский аппарат перешел в падение и столкнулся с землей недалеко от железнодорожной станции Сучец. Ньюпор кружил над местом падения самолета противника, которое немедленно окружили наши солдаты.

- Второй Ньюпор подошел к месту боя с востока, он выпустил незначительное количество пуль с большой дистанции. Стрельба по неприятелю также велась с земли.

Фактически вторым британским самолетом был не Ньюпор, а «Кэмел».

Вальдхаузен попал в плен, где пробыл до конца войны. После войны экс-летчик подался в юристы, где добился заметных успехов, которые позволили ему занять видное положение в юстиции Германии. В годы Второй мировой войны Вальдхаузен служил в люфтваффе. Скончался ас в ноябре 1976 г.

Отто Розенфельд записал на свой счет первые четыре победы в бытность летчиком Jasta 12 в мае-июне 1917 г. 12 июня Розенфельд был ранен, после чего попал в госпиталь. После лечения он до конца года служил в Jasta 41, год он завершил с восьмью сбитыми. После неудачной атаки аэростата 29 декабря 1917 г. Розенфельд попал в плен, однако смог бежать.

В апреле 1918 г. вернулся в свой штаффель и к началу лета записал на свой счет еще пять побед. Отто Розенфельд погиб в бою 7 июля 1918 г. Возможно, его сбили Ньюпоры-28 из 95-й американской авиационной эскадрильи.

Альберт Дитлен из Jasta 41 одержал пять побед к началу 1918 г. 28-летний баварец начал летать на двухместном аппарате в 1916 г. На двухместной машине он сбил свой первый самолет, вторую победу одержал в составе Jasta 23b в августе 1917 г. Затем Альберт Дитлен стал командиром 58-го штаффеля, где в апреле-месяце сбил еще два самолета, прежде чем был сбит сам «Кэмелами» из 3-й британской эскадрильи.

Роберт Гейберт вступил в вооруженные силы в августе 1914 г., в мае 1915 г. был переведен в авиацию. Прежде чем занять место в кабине истребителя летал на двухместных самолетах. За это время он был ранен четыре раза. Первую победу Гейберт одержал в бытность летчиком 33-го штаффеля в августе 1917 г. В декабре его перевели в Jasta 46. Весной 1916 г. личный счет Гейберта вырос до пяти побед. В этот период на вооружении его штаффеля имелись как «Альбатросы» D V, так и Пфальцы D III - сложно сказать на истребителе какого типа одерживал ас свои победы. Последнюю победу летчик одержал в августе 1918 г. на истребителе Фоккер VII, всего на его счету 13 сбитых. Роберт Гейберт умер в 1933 г.

Когда лейтенант Пауль Штрахле в январе 1918 г. принял командование 57-м штаффелем, он уже был известен как ас

«Альбатросов», имея на своем счету семь побед, одержанных в 1917 г. в составе Jasta 18. Штрахле родился в Вюртемберге в мае 1893 г. Начинал в качестве летчика двухместной машины, в истребительный штаффель попал в октябре 1916 г. В Jasta 57 он воевал на «Альбатросах» D III и D V. На них он сбил не мене двух неприятельских самолетов, прежде чем пересел на Фоккер D VII.



*Ганс Бёхнинг из Jasta 79b раньше летал в составе 36-го и 76-го штаффелей. Первые победы он одержал на «Альбатросе» D III, закончил войну, имея на своем счету 17 побед. Один из его «Альбатросов» D V имел голубые и белые полосы вокруг фюзеляжа.*



*Эдуард Риттер фон Шлейх сфотографирован в бытность командиром Jagdgruppe 8 на фоне своего черного «Альбатроса» D Va. На этой машине ранее летал Отто Киссенберт. Фон Шлейх за свое пристрастие к черному цвету получил прозвище «Черный рыцарь». В Jasta 32b летал на черном «Альбатросе» D V с белым коком винта.*

62-й штаffel получил в числе других истребительных подразделений самолеты «Альбатрос» D V в 1918 г. Лучшим летчиком Jasta 62 стал Макс Нятер, летавший на броско окрашенном истребителе с белыми прямоугольниками на бортах фюзеляжа. В возрасте 18 лет он стал самым молодым германским асом. Родился Макс Нятер в августе 1899 г. Не смотря на свой возраст, Нятер успел повоевать в пехоте, где получил ранение. В Jasta 62 он попал в марте 1918 г., сбил здесь восемь самолетов, а потом, опять несмотря на молодость, был назначен штаффельфюрером. Летая на «Альбатросе» D VII Нятер довел свой счет до 26 побед - это больше половины побед всех летчиков штаффеля. На боевой счет Jasta 62 занесено 48 побед. Макс Нятер был представлен к награждению Pour le Merit, но награду получить не успел - война закончилась.

Два месяца Нятер сражался в Польше, где и нашел свою смерть - он был сбит 8 января 1919 г. Ему исполнилось 19 лет.

### Последние дни «Альбатросов»

Сформированные в декабре 1917 г. и в начале 1918 г. эскадрильи, как правило, вооружались истребителями «Альбатрос» D V и Пфальц D III. Эти самолеты стали рабочими лошадками ягдштаффелей. Фоккеры трипланы использовались в этот период лишь периодически. Первые самолеты данного типа поступили на вооружение подразделений JG I в сентябре 1917 г. Фон Рихтгофен и его летчики предпочитали триплан, однако несколько случаев отрыва верхнего крыла, имевших место во фронтовых частях в конце октября, заставили командование приостановить эксплуатацию самолетов Фоккера. Проблема была решена в декабре после усиления конструкции крыла.

Смешанный парк истребителей, включая даже «Альбатросы» D III, состоял на вооружении истребительных штаффелей весь последний военный год. Численность штаффелей уменьши-



*Готтард Захенберг - ас морской авиации из MFJ I. Захенберг был командиром MFJGr I. Ас завершил войну, имея на счету 31 победу, кавалером Pour le Merit Его «Альбатрос» D III не имел специфической маркировки. Обычная окраска - кок винта, стойки, капоты, диски колес - серые. Руль направления - цвета натурального полотна. Обратите внимание на лесенку.*

лась по сравнению с первыми истребительными подразделениями из-за нехватки пилотов и самолетов. Сравнить по численности немецкие штаффели с французскими или британскими эскадрильями не совсем корректно, в то же время англичане обычно летали звеньями (в редких случаях на задание уходили все три звена), поэтому можно говорить, что поединки велись на равных.

Новые бипланы Фоккера появились на фронте поздней весной - ранним летом 1918 г. Многие летчики, летавшие и добившиеся успеха на этих самолетах, боевой опыт приобрели на «Альбатросах», Пфальцах или Фоккерах трипланах. Весной 1918 г. немецкие летчики-истребители успешно сражались как на Британском, так и на Французском фронтах. Учитывая разномастный парк почти невозможно установить кто и на каком истребителе одерживал победы.

### Оборона Родины

В обороне Германии от налетов авиации союзников принимали участие и истребители «Альбатрос» и «Пфальц», вооруженные этими самолетами подразделения получили известность как Kampfeinsitzer Staffels или Kests. Эти штаффели предназначались для отражения налетов на промышленные центры, расположенные на западе Германии. В 1918 г. эти районы подвергались налетам французских и британских бомбардировщиков, особенно старались DH.4 и DH.9. Через Kests прошли многие летчики-асы и летчики, ставшие асами. Служба в Kampfeinsitzer Staffels представляла собой для них своего рода отпуск, зато молодые пилоты получали возможность перенять опыт ветеранов воздушных сражений Западного фронта.

В составе Kests асом не стал ни один пилот, но самолеты противника летчики ПВО сбивали. Ближе к концу войны Kampfeinsitzer Staffels перевооружили истребителями Фоккер D VII, хотя в строй оставались также «Альбатросы» D V, Пфальц D VIII и Фоккер D VI.

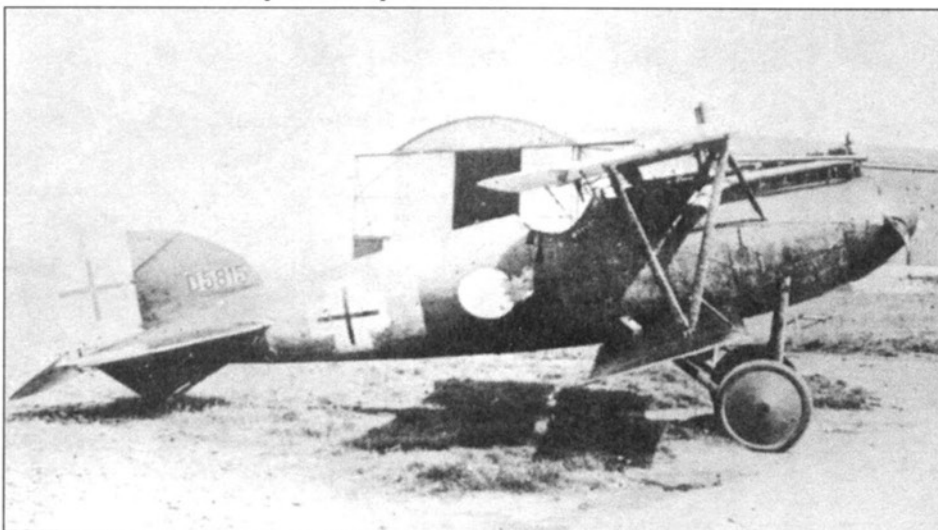
### Jastas морской авиации

Сектор операций истребителей германской морской авиации (Marine Feld Jastas, MFJ) был ограничен побережьем Северного моря и частью территории Бельгии. Морские летчики-истребители летали на разных типах самолетов, не только на «Альбатросах» D III или D V, но также на Пфальцах D III. Оппонентами пилотов MFJ выступали летчики Королевских





*Кавалеры «Голубого Макса», слева направо: Крл Болле (36 побед), Йозеф Вельтьенс (35 побед), Йозеф Якобс (47 побед), Оскар фон Бозник (26 побед), Эдуард фон Шлейх (35 побед), Эрнст Удет (62 победы), Бруно Лозрцер (44 победы), Пауль Баумер (43 победы), Герман Геринг (22 победы), Генрих Бонгарц (33 победы). В сумме асы уничтожили 383 самолета и аэростата противника.*



*«Альбатрос» D Va D.5815/17 Герхарда Губрича из Marine Feld Jasta IV, конец 1918 г. Нос и хвост самолета окрашены в ярко-желтый цвет. Губрич завершил войну, имея на своем счету 12 побед.*

военно-морских сил Великобритании. Можно сказать, морские летчики двух стран вели свою «приватную» войну друг с другом. Англичане постоянно пытались наносить авиаудары по Остенде и Зебрюгге, по базам подводных лодок в районе Дюнкерка. «Приватная» война не прекратилась даже 1 апреля 1918 г., после объединения Королевского авиационного корпуса и морской авиации в единые Королевские военно-воздушные силы, RAF.

MFJ I приступил к боевым действиям весной 1917 г., одним из ведущих пилотов штаффеля являлся Готтард Зашенберг. Бывший кадет морского училища успел полетать на двухместном аэроплане наблюдателем, затем прошел курс переучивания на летчика. В командование MFJ I Зашенберг вступил в феврале 1917 г. Перед этим он летал на «Эйндекере».

В конце года на личном боевом счету Зашенберга числилось восемь побед, летом 1918 г. он увеличил свой счет, летая на Фоккере D VII. В сентябре 1918 г. ас был удостоен орденом Pour le Merit, закончил войну командиром единственного в морской авиации ягдгешвадера MJGr I. Всего Готтард Зашенберг одержал в воздушных боях 31 победу, большинство ранних - на «Альбатросах». Ас скончался в 1961 г.

Бертрам Гейнрих воевал на «Альбатросах» D III и D V. В 1917 г. он сбил девять британских самолетов. Карьеру Гейнриха чуть было не прервал 22 марта 1918 г. канадец флайт коммендер Э.М. Шук из оснащенной «Кэмелами» 4-й эскадрильи Royal NAVY. Гейнрих получил ранения. После лечения он вернулся в свой штаффель и продолжил «приватную» войну на Фоккере D VII, доведя победный счет до

12 сбитых. 31 августа его Фоккер был сбит лейтенантом У.С. Дженкинсом из 210-й британской эскадрильи, Дженкинс летал на «Кэмеле». Гейнрих погиб.

Летчик MFJ I Теодор Остеркамп также отличился в начале 1917 г. 25-летний выходец из Рейнланда в 1917 г. сбил шесть британских и французских самолетов и, по крайней мере, один бельгийский. В октябре Остеркамп занял пост командира MFJ II, к началу лета ас удвоил свой победный счет. Кавалер «Голубого Макса» одержал за войну 32 победы и остался в живых. К своим победам периода Первой мировой войны он добавил шесть самолетов, сбитых в 1940 г., когда Остеркамп командовал JG-51. «Дядюшка Тео» дослужился в люфтваффе до больших чинов, а умер в январе 1975 г. Зажился старичком...

Предшественником пяти истребительных штаффелей морской авиации являлся Seefrontstaffel, имевший на вооружении смешанный парк истребителей - «Альбатросы» и Пфальцы. Три наиболее удачливых летчика из Seefrontstaffel Кристиан Кэйрис, Рейнольд Посс и Герхард Хубич сбили по пять самолетов противников, летая на «Альбатросах». Позже они воевали в составе MFJ V и IV, где увеличили свои личные счета. Хубич и Посс сбили 12 и 11 самолетов соответственно. Кэйрис скончался от ран, полученных в воздушном бою с «Кэмелами» из 210-й эскадрильи 2 октября 1918 г.

### Заключение

Истребители «Альбатрос» оставались рабочими лошадками ягдштаффелей до самого конца войны. Только «Альбатросы» продержались в подразделениях первой линии с 1916 по 1918 г.г. Конечно, D V значительно отличался от D I, что не помешало самолету войти в историю авиации просто как «Альбатрос». «Альбатросы» воевали не только на Западном фронте, но также на Среднем Востоке и на Восточном фронте. На этих машинах добыло себе славу большинство пилотов, ставших асами в середине войны.

### Ягдштаффели Прусские

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90

### Баварские

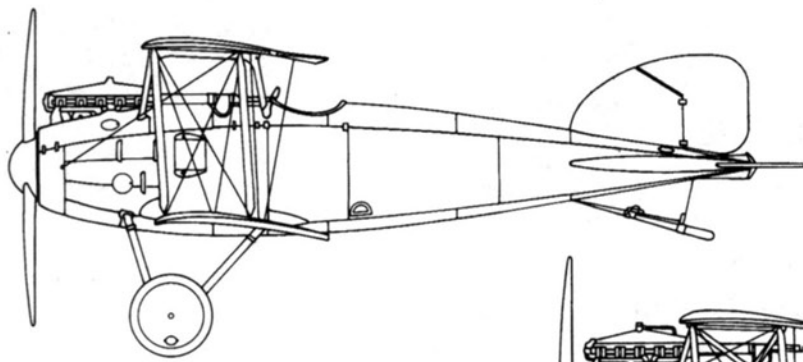
16, 23, 32, 3, 35, 76, 77, 78, 79, 80

### Саксонские

21, 22, 24, 40, 44, 54, 72

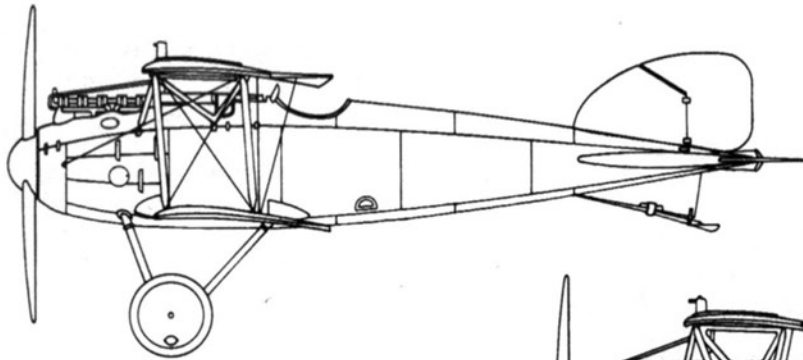
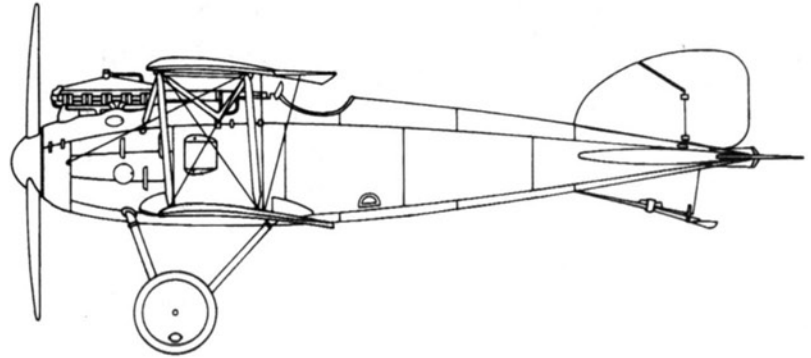
### Вюртембергские

28, 7, 6, 8



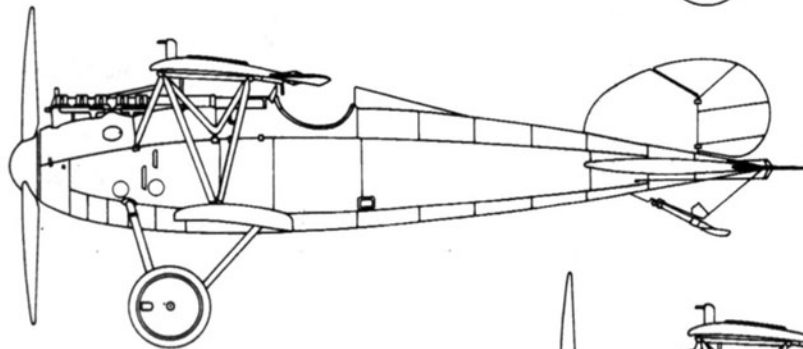
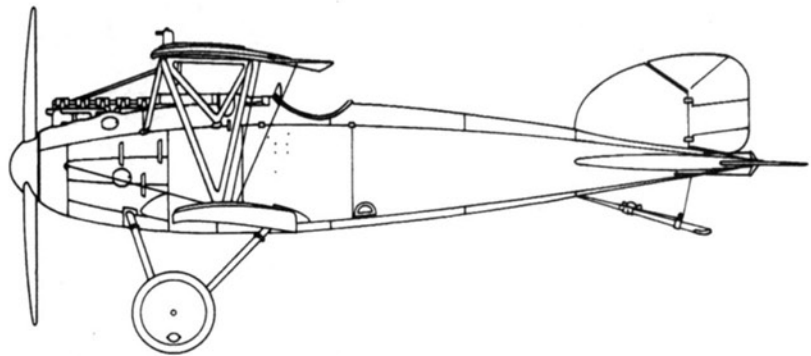
Albatros D I

Albatros D II



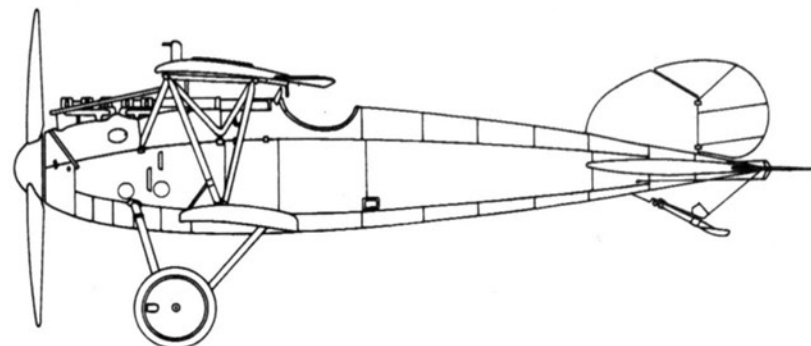
Albatros D II (поздний)

Albatros D III



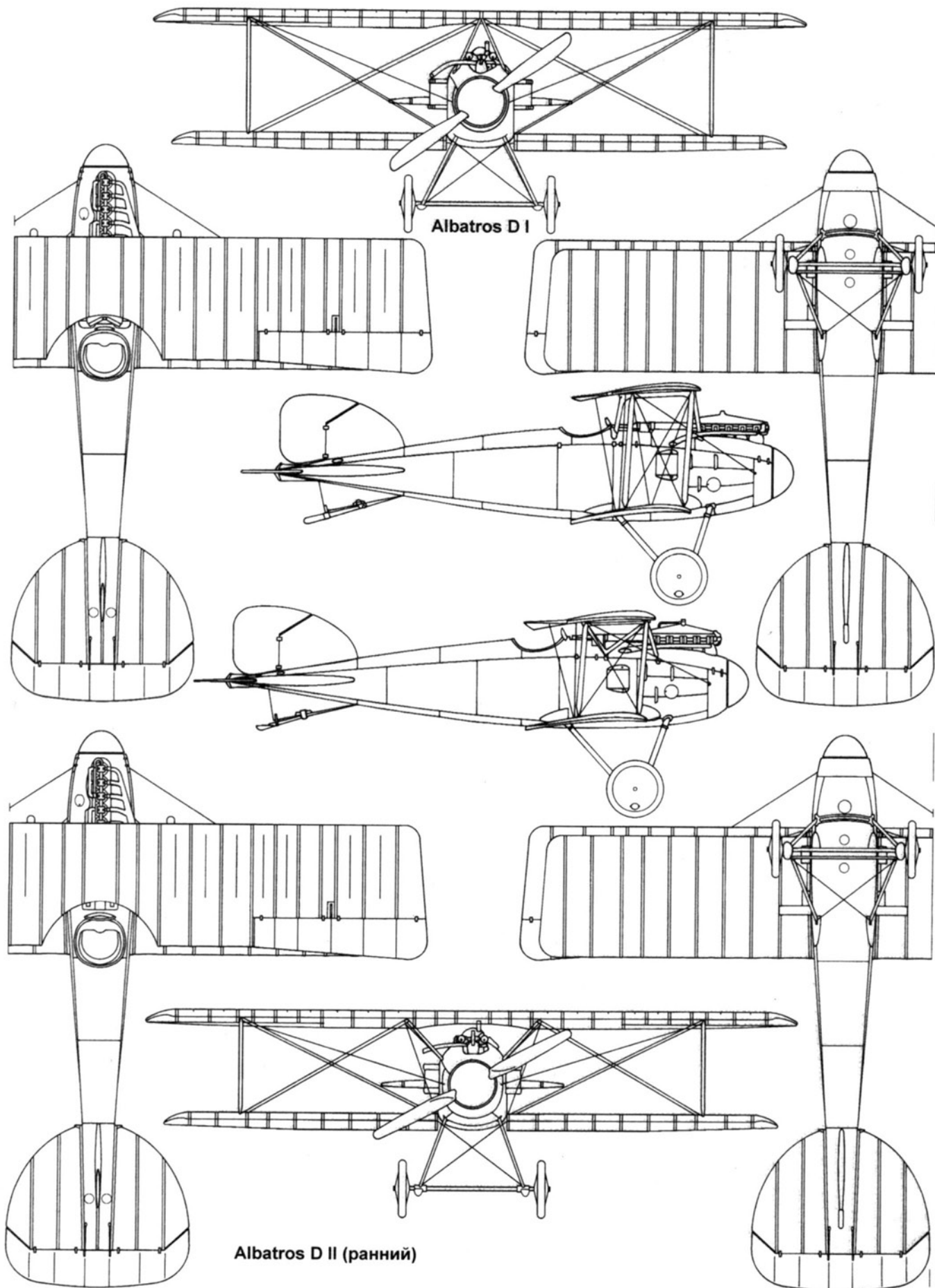
Albatros D V (со снимаемым гаргротом)

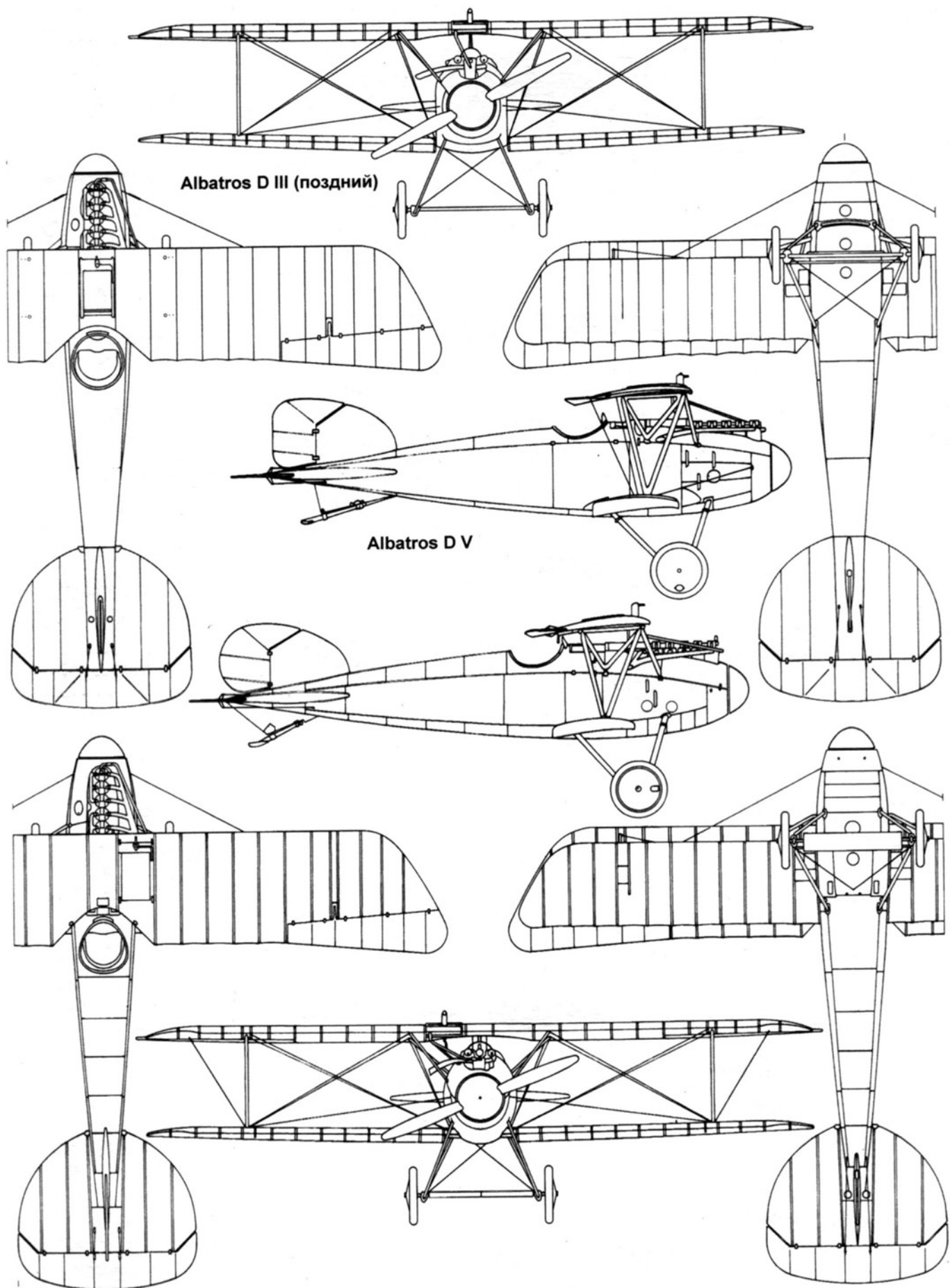
Albatros D Va



Масштаб 1 : 72







Albatros D III (поздний)

Albatros D V





17. «Альбатрос» D V лейтенанта Ульриха Никля, Jasta 12, 1917 г.

18. «Альбатрос» D III обер лейтенанта Рудольфа Бертольда, Jasta 14, апрель 1917 г.

19. «Альбатрос» D V лейтенанта Курта Моншингтона, Jasta 15, 1917 г.

20. «Альбатрос» D V Одивера фон Бюлю-Маркши, Jasta 15, 1917 г.

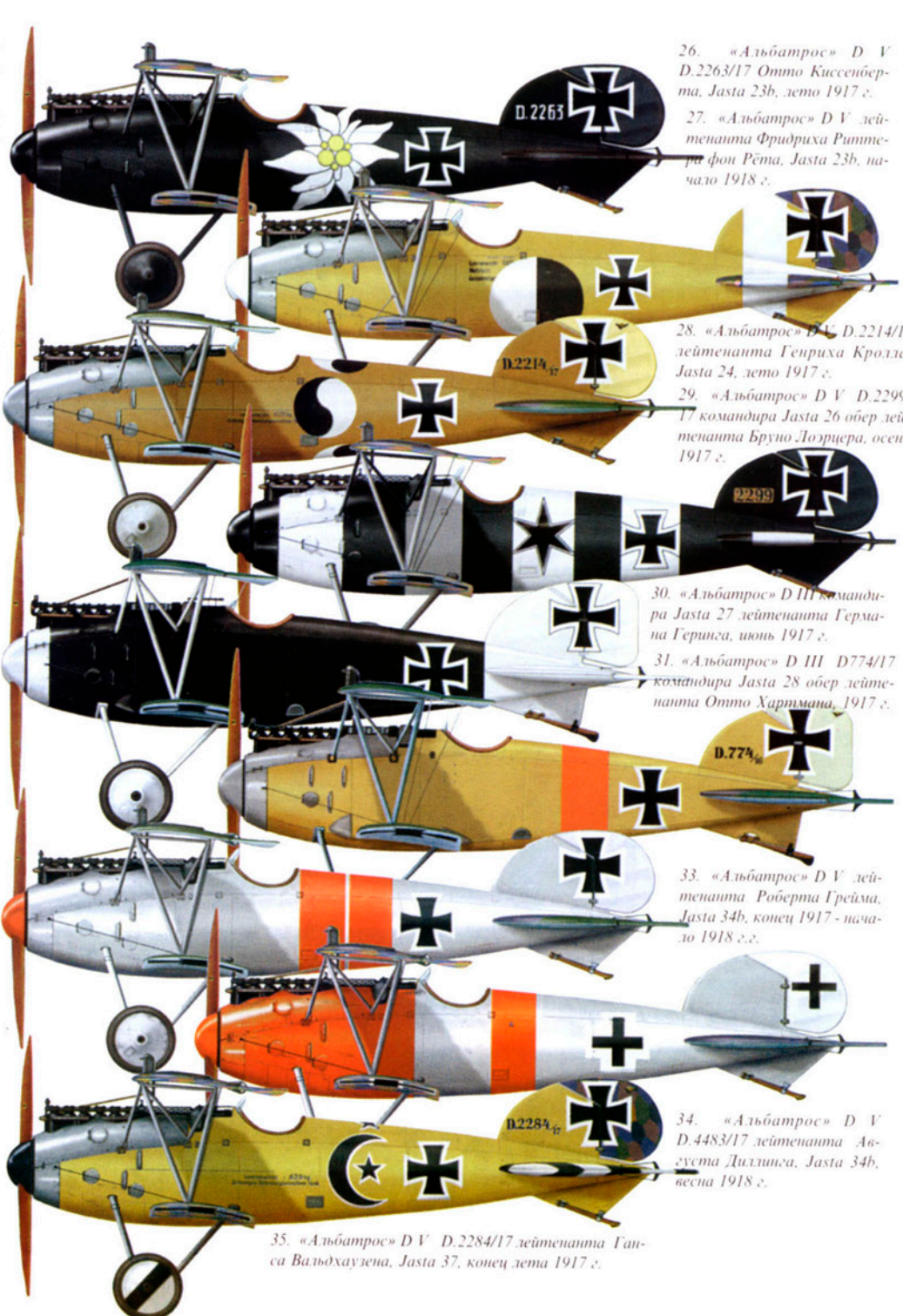
21. «Альбатрос» D V лейтенанта Георга фон Хантелмана, Jasta 15, начало 1918 г.

22. «Альбатрос» D II лейтенанта Людвига Хантемеина, Jasta 16b, 1916-1917 г.

23. «Альбатрос» D V лейтенанта Теодора Рупеля, Jasta 16b, 1917 г.

24. «Альбатрос» D III лейтенанта Отто Киссенберта, Jasta 16b, середина 1917 г.

25. «Альбатрос» D III D.1072/16 лейтенанта Йозефа Якобса, Jasta 22, весна 1917 г.



26. «Альбатрос» D V D.2263/17 Отто Киссенберта, Jasta 23b, лето 1917 г.

27. «Альбатрос» D V лейтенанта Фридриха Риттера фон Рёта, Jasta 23b, начало 1918 г.

28. «Альбатрос» D V D.2214/17 лейтенанта Генриха Кролла, Jasta 24, лето 1917 г.

29. «Альбатрос» D V D.2299/17 командира Jasta 26 обер лейтенанта Бруно Лорцера, осень 1917 г.

30. «Альбатрос» D III командира Jasta 27 лейтенанта Германа Геринга, июнь 1917 г.

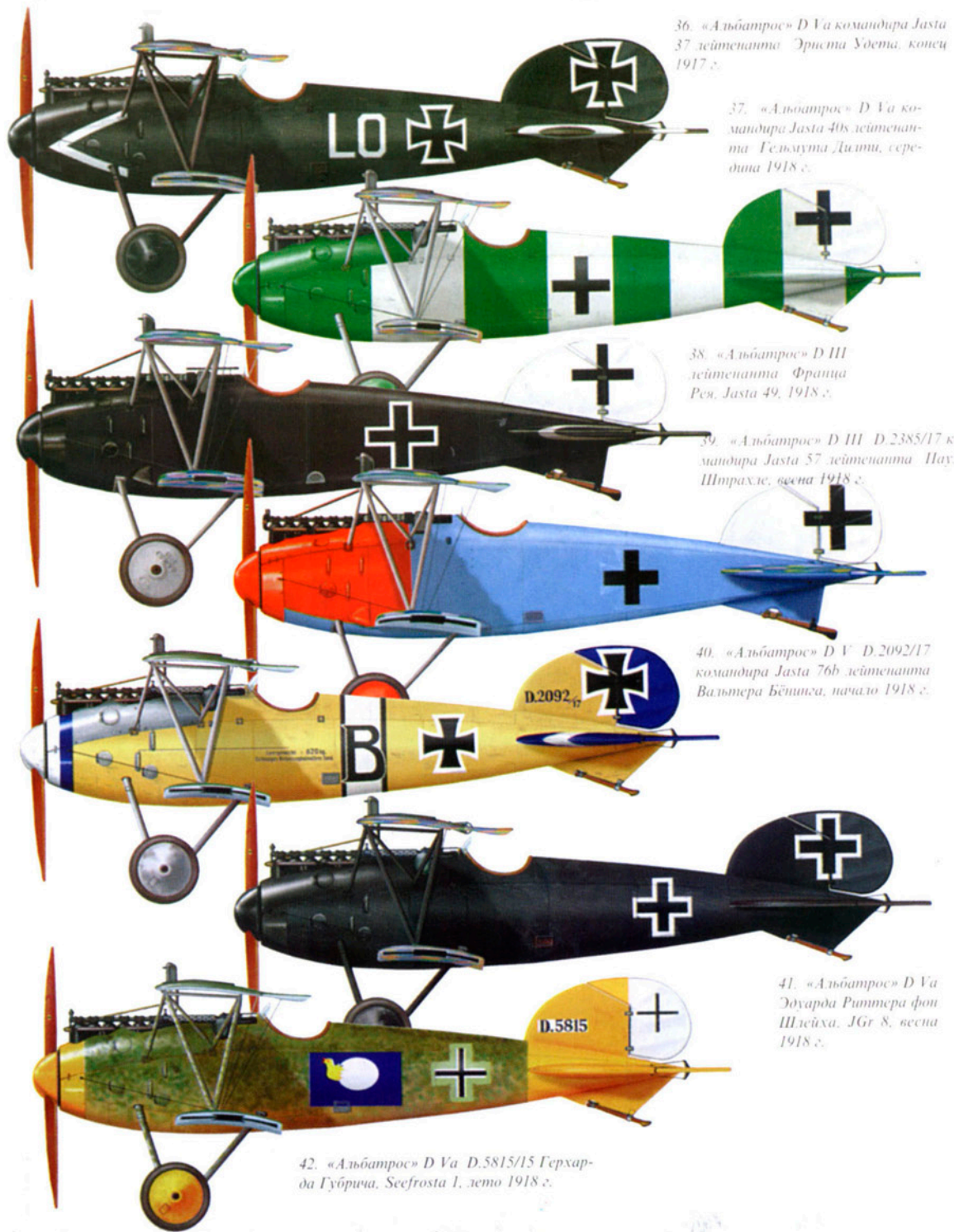
31. «Альбатрос» D III D.774/17 командира Jasta 28 обер лейтенанта Отто Хармана, 1917 г.

33. «Альбатрос» D V лейтенанта Роберта Грейма, Jasta 34b, конец 1917 - начало 1918 г.г.

34. «Альбатрос» D V D.4483/17 лейтенанта Августа Диллинга, Jasta 34b, весна 1918 г.

35. «Альбатрос» D V D.2284/17 лейтенанта Ганса Вальдхаузена, Jasta 37, конец лета 1917 г.





36. «Альбатрос» D Va командира Jasta 37 лейтенанта Эриста Уэста, конец 1917 г.

37. «Альбатрос» D Va командира Jasta 408 лейтенанта Гельмута Дитца, середина 1918 г.

38. «Альбатрос» D III лейтенанта Франца Рея, Jasta 49, 1918 г.

39. «Альбатрос» D III D.2385/17 командира Jasta 57 лейтенанта Пауля Штрахле, весна 1918 г.

40. «Альбатрос» D V D.2092/17 командира Jasta 76b лейтенанта Вальтера Бёнига, начало 1918 г.

41. «Альбатрос» D Va Эдуарда Риттера фон Шлейха, JGr 8, весна 1918 г.

42. «Альбатрос» D Va D.5815/15 Герхарда Губрича, Seeffrosta I, лето 1918 г.

