



# РККА и Гражданская война в Испании 1936—1939 гг.

Сборники информационных материалов Разведывательного управления РККА



## Том 2

### Сборники № 16—31

РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РККА  
МОСКВА—1936



УДК 94(47+460)  
ББК 63.3(2+4Исп)  
Р57

*Редакционная коллегия:*

А. Н. Артизов (председатель), А. Р. Ефименко,  
В. И. Коротаев, В. П. Тарасов

*Составители:*

А. Р. Ефименко, Н. А. Мышов,  
Н. С. Тархова (ответственные составители),  
В. А. Арцыбашев, Е. В. Кобякова (Мигей),  
И. С. Месяц, А. В. Романов

*Археограф* И. С. Месяц

**РККА и Гражданская война в Испании. 1936–1939 гг.** : Сборники  
Р57 информационных материалов Разведывательного управления РККА :  
в 8 т. – М. : Политическая энциклопедия, 2020.

ISBN 978-5-8243-2274-3

Том 2 : Сборники № 16–31. – 2020. – 631 с. : ил.  
ISBN 978-5-8243-2388-7

Настоящее издание продолжает публикацию полного комплекса сборников информационных материалов Разведывательного управления РККА (РУ РККА) о военном и политическом положении в Испании в 1936–1939 гг., хранящихся в Российском государственном военном архиве (РГВА). Во второй том вошли информационные сборники № 16–31 (с марта по май 1937 г.), посвященные действиям авиации, боевой работе республиканских танковых подразделений, республиканскому военно-морскому флоту, его составу, организации и боевым действиям и проч.

УДК 94(47+460)  
ББК 63.3(2+4Исп)

ISBN 978-5-8243-2388-7 (т. 2)  
ISBN 978-5-8243-2274-3

© Российский государственный военный архив (РГВА), 2020  
© Хазанов Д. Б., предисловие, 2020  
© Коллектив составителей, 2020  
© Политическая энциклопедия, 2020

**СБОРНИКИ  
ИНФОРМАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ  
РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ РККА  
(МАРТ–МАЙ 1937 г.)**

---

---

**№ 16**

**Сборник № 16 информационных материалов по Испании  
(действия истребительной авиации)**

г. Москва

2 апреля 1937 г.

[Совершенно секретно  
экз. №]<sup>а</sup>

***Содержание сборника № 16***

[1.] Некоторые выводы из практики воздушных боев. Доклад командира истребительной эскадрильи (И-16) капитана К. от 14.02.[19]37 г.

[2.] Действия истребителей на Южном фронте (Малага). Доклад капитана Е. от 18.02.[19]37 г.

[3.] Действия истребителей на Центральном фронте. Доклад капитана Е. от 23.02.[19]37 г.

[4.] Доклад об эксплуатации и боевом применении И-16.

[5.] Из письма участника воздушного боя 10.10.[19]36 г. на Центральном фронте.

[6.] Заметка командира истреб[ительной] группы К. о боевой работе истребительной группы за 06.01.[19]37 г.

[7.] Из письма участника воздушного боя на Центральном фронте от 06.01.[19]37 г.

[8.] Из письма летчика П. о своей боевой работе за 27.01.[19]37 г.

[9.] Из письма летчика Л. от 02.02.[19]37 г. о проведенном им воздушном бое.

[10.] Из письма К. о воздушном бое 03.02.[19]37 г. на Южном фронте.

[11.] Из письма командира отряда П. о воздушном бое 12.02.[19]37 г.

[12.] Записка летчика В. от 13.02.[19]37 г. о воздушном бое на Центральном фронте.

[13.] Из письма командира отряда Д. о возд[ушном] бое над Мадридом 15.02.[19]37 г.

---

<sup>а</sup> Гриф «Совершенно секретно» и номер экземпляра закрыты более поздней наклейкой.

[14.] Выводы из воздушного боя 17.02.[19]37 г., из записок командира звена Х.

[15.] Заметка капитана Е. о своей боевой работе.

[16.] Из записок летчика С. о воздушных боях 12 и 13.02.[19]37 г.

[17.] Из письма командира звена лейтенанта Ш. о возд[ушном] бое 16.02.[19]37 г.

[18.] Из записок летчика Л. о своей боевой деятельности.

[19.] Воздушные бои 12 и 13.02.[19]37 г. Из записок командира звена ст[аршего] лейтенанта Т.

[20.] Из записок летчика П. о воздушном бое 13.02.[19]37 г.

[21.] Из письма летчика К., участника возд[ушного] боя 19.02.[19]37 г.

[22.] Из письма летчика С. от 25.02.[19]37 г.

[23.] Из записок командира эскадрильи К. о проведенных им воздушных боях.

[24.] Из записок командира звена Ч.

[25.] Из письма летчика А. о воздушном бое над Мадридом.

[26.] Заметка летчика Б. о воздушном бое над Мадридом<sup>а</sup>.

## **№ 16.1. Доклад командира эскадрильи «И-16» К.И. Колесникова с выводами из практики воздушных боев**

14 февраля 1937 г.<sup>б</sup>

### ***Некоторые выводы из практики воздушных боев.***

#### ***Доклад командира эскадрильи «И-16» капитана К. от 14.02.1937 г.<sup>с</sup>***

1. Как наши истребители, так и истребители мятежников, при атаках стараются занять наиболее выгодную для себя позицию. Истребители противника, как правило, используют солнце, которое всегда стараются иметь сзади себя.

Мы также, если завязываем бой с истребителями, стараемся зайти им в хвост со стороны солнца, а затем сблизаться и неожиданно производить атаку. В этом случае дистанция стрельбы зависит от того, насколько скоро противник нас заметит и разгадает наш маневр. Было несколько случаев, когда наши истребители не стремились занять выгодных позиций, а сблизались, не учитывая никаких углов, лишь бы навязать противнику бой.

---

<sup>а</sup> В нижней части листа, под содержанием, от руки написан список рассылки: «Отпечатано в 6 экз. Разослано: 1) т. Ворошилову, 2) Алкснису, 3) Тухачевскому, 4) Егорову, 5) Кагановичу М.М., 6) в дело».

<sup>б</sup> Датировано по подлинному донесению К.И. Колесникова от 14 февраля 1937 г. (см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 190–195).

<sup>с</sup> Здесь и далее собственный заголовок документа.

Например: 06.12 в 11:30 эскадрилья была вызвана по тревоге на Мадрид против появившихся «юнкерсов»<sup>1</sup>. Это был третий вызов по счету. Прилетев к Мадриду («юнкерсов» там не было), заметили две группы «хейнкелей»<sup>2</sup> (по 7 самолетов каждая), круживших с левым кругом<sup>а</sup> на высоте 3000 м над Каса-де-Кампо. Моя высота была 2000 м, и я принял решение зайти им в хвост со стороны солнца, набирая высоту по дороге; маневр удался, пятеркой (остальные самолеты остались в районе Посуэло) я набрал 3100 м, вышел в хвост последней семерки и пошел на сближение. «Хейнкели» нас заметили уже тогда, когда дистанция между нами была 300 м; вся семерка сразу же заметалась, расстроив свой парадный строй, но было уже поздно. Вся пятерка наших самолетов, ведя огонь, прошла буквально через строй, чуть не задевая друг друга. В этот раз было сбито два «хейнкеля».

Другой случай. 03.01 в 14:00 прилетев по вызову наблюдательного пункта в район Посуэло, увидел уже уходивших на свою территорию двух «капрони»<sup>б</sup>; догнать их не было никакого смысла. Походив 15 мин. и не видя противника, уже решил идти домой, как вдруг заметил звено «хейнкелей», ходивших над местом сброшенных с «капрони» бомб. «Хейнкели» летали на одинаковой с нами высоте, т.е. на 2000 м. Принял решение дать им бой. Я летел во главе звена, а сзади меня на дистанции 200–300 м летело второе звено. Пошел на сближение лоб в лоб. Когда дистанция была примерно 200–250 м, открыл огонь. Противник не выдержал дальнейшего сближения и сделал резкий разворот влево с намерением не принимать боя и уйти; этим маневром они помешали мне вести огонь им в лоб, но зато подставили свой хвост; веером, резко снижаясь и все время делая змейку, самолеты противника стали уходить на свою территорию. Догнать их особого труда не представляло. Мы преследовали их до самой земли, все время обстреливая; в результате два «хейнкеля» загорелись, а третий налетел на бугор. Все звено было уничтожено<sup>3</sup>.

Оба эти случая характерны: были полностью использованы наиболее выгоднейшие условия и испытана выдержка обеих сторон. Противник не выдерживал очень близкого <сближения лоб в лоб><sup>с</sup>, лишал

---

<sup>а</sup> Так в документе. По-видимому, имеется в виду движение по кругу справа налево (против часовой стрелки).

<sup>б</sup> Здесь и далее имеются в виду итальянский средний бомбардировщик и транспортный самолет смешанной конструкции «Савойя-Маркетти» S.81 Пипистрелло (итал. *Savoia-Marchetti S.81 Pipistrello*, «Летучая мышь») (см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 3. Л. 54).

<sup>с</sup> Слова подчеркнуты при прочтении.

себя возможности вести огонь и погибал. В бою, когда противники видят друг друга, углов не выбирают, а стараются сбить противника с любого положения, удерживая самолет большее время в прицеле. Фашисты любят атаковать сверху: спереди, сзади, с боков, т.е. со всех направлений (углов), но лишь бы только сверху; если атака не удалась, уходят и в большинстве случаев <не повторяют. Этот способ применяют и группы, и одиночные самолеты><sup>а</sup>.

2. Ленты лучше всего набивать так: два зажигательных патрона, три бронебойных, один трассирующий и т.д. Необходимо учесть плоскую керновку пули у бронебойных патрон[ов]. Для ШКАСов<sup>4</sup> это обязательно.

3. В крупных воздушных боях расходовались все патроны. Весь запас в более мелких боях расходовался в 50 % случаев.

4. В большинстве <случаев><sup>б</sup> бой с истребителями заканчивается на дистанции 25–50 м; в бою с тяжелыми самолетами огонь велся на дистанции до 100 м: выход из боя с переворота – отвесное пикирование, затем резкий набор высоты и занятие исходного положения для повторения атаки.

5. Истребители, кроме своей основной задачи – борьбы с авиацией противника и сопровождения своих бомбардировщиков, выполняют задачи штурмовиков (И-16), разведчиков (И-16, как правило) и бомбардировщиков (И-15 имеют бомбодержатели).

Фашистские истребители, как «хейнкели», так и «фиаты», выполняют только свою основную задачу. Бомбардировочную работу выполняют только самолеты, специально для этого предназначенные: «юнкерсы», «капрони» и Хейнкель-70; разведку проводит только Хейнкель-70 – скоростной, двухместный одномоторный легкий бомбардировщик. Штурмовые действия не применяют.

6. Германские «юнкерсы» и итальянские «капрони», как правило, следуют на цель плотным строем. Смотри схему.

---

<sup>а</sup> Предложение подчеркнуто при прочтении.

<sup>б</sup> Слово допечатано поверх строки.

Схема № 1  
 Строй «юнкерсов» (22 с[амоле]та) при бомбардировании  
 г. Гвадалахара 07.12.[19]36 г.

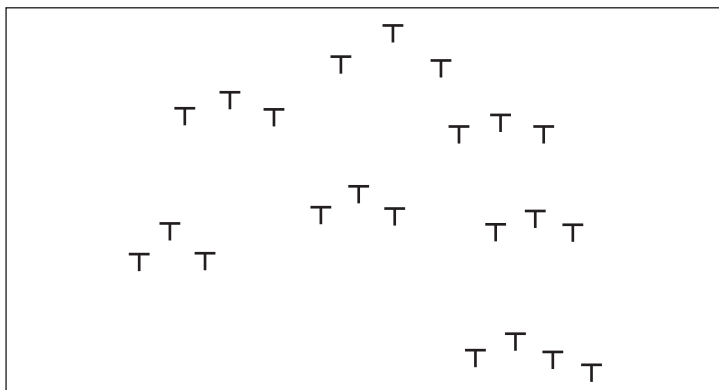
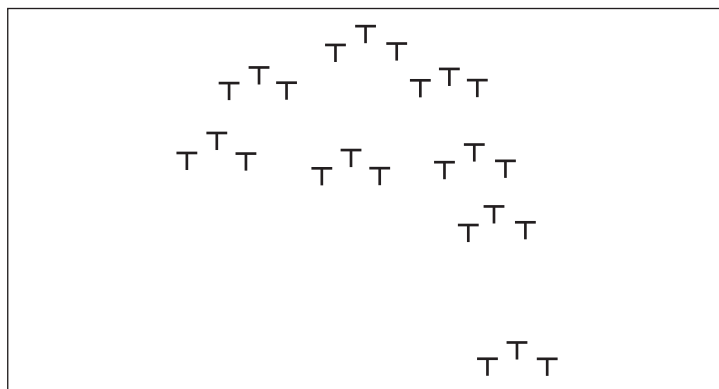


Схема № 2  
 Строй «юнкерсов» и «капрони» (24 с[амоле]та) при бомбардировании  
 аэродромов Алкала и Барахас 08.12.[19]36 г.



После атак наших истребителей группа летит тем же сомкнутым строем по своему маршруту; только отдельные звенья (по-видимому, получившие повреждения) расстраиваются и отдельные самолеты возвращаются на свою территорию. При налете на Алкала 07.12.[19]36 г. нашими истребителями был сбит один «юнкерс» и, по

полученным сведениям, выведено из строя 40 чел. состава экипажей. Этот налет обошелся противнику очень дорого, и в дальнейшем днем такое большое количество самолетов налетов не производило; противник переключился на ночную работу.

7. Про организацию ПВО противника ничего особенного сказать нельзя; нужно отметить только активную работу зенитной артиллерии противника на тех участках фронтов, где он проводит или предполагает проводить наступление; на этих участках зенитная артиллерия очень мешает работе нашей разведывательной и бомбардировочной авиации.

8. При сопровождении бомбардировочных групп истребители разбиваются на 2–3 группы, одна группа идет сзади и выше на 700–1000 м, а другая идет сбоку или сзади и ниже метров на 500. Этим построением можно хорошо обеспечить [защиту] от истребителей противника.

## **№ 16.2. Доклад командира истребительной авиагруппы Е.Е. Ерлыкина (псевдоним капитан Педро) о действиях истребителей на Южном фронте под Малагой**

*18 февраля 1937 г.*

### *Действия истребителей на Южном фронте (Малага). Доклад капитана Е. от 18.02.1937 г.<sup>а</sup>*

18 января 1937 г. я с шестью самолетами «И-15» вылетел из района Мадрида на Южный фронт. В Альбасете я получил несколько коротеньких инструкций<sup>б</sup>; остальное было предоставлено моей инициативе.

Первоначально своей базой я выбрал аэродром Велес-Малага, в 40 км от линии фронта; с этого аэродрома мы работали 7–8 дней. Истребительная авиация появилась на Южном фронте впервые, поэтому и я, и мои летчики пользовались во всем районе большим авторитетом. Перелет из Альмерии в Малагу был произведен в очень тяжелых метеоусловиях: сильный ветер, дожди, облачность высотой от 20 до 70 м; летели над морем, так как горы были сплошь закрыты густой, темной облачностью. В Союзе, конечно, ни один командир эскадри-

---

<sup>а</sup> Подлинный доклад Е.Е. Ерлыкина старшему авиационному советнику, руководителю противовоздушной обороны Мадрида Я.В. Смушкевичу (псевдоним Дуглас) см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 211–215об.

<sup>б</sup> В Альбасете тогда располагалось командование республиканских ВВС и находились авиационные советники во главе с Я.В. Смушкевичем.



льи не решился бы произвести перелет в таких метеорологических условиях; предварительно он бы заставил свой летный состав часа 4 просидеть в классе и зазубривать метеорологию. Война с этим не считается, а для легких машин этого совершенно и не требуется. Более подробно вопрос о необходимости метеорологии в условиях войны может осветить командир истребительной группы т. К.<sup>а</sup>, который водил большие группы самолетов с фронта на фронт в горах, при отсутствии вообще всякой видимости, без метеосводок и предварительных запросов. Было бы достаточно уверенности у ведущего, а для этого необходимо немного смелости и решительности, плюс летный стаж.

В Малаге я непосредственно поступил в распоряжение командующего Южным фронтом и его советника полковника К[реминг]<sup>б</sup>, от которых вначале и получал задания (позднее я действовал по своему усмотрению, так как штаб растерялся).

Когда я детально ознакомился с обстановкой на фронте, то решил, что, если действовать так же, как под Мадридом, большой пользы от меня не будет. Поэтому я иногда производил в день до 5 боевых вылетов всей группой.

<Наиболее серьезным успехом я считаю атаку земных войск противника 25–26 января в районе Алхама – Лоха. Во время воздушной разведки на узкой горной дороге было обнаружено движение колонны до 200 больших грузовых автомобилей с провиантом, боеприпасами и снаряжением и 3–4-х эскадронов конницы. Противник, как я решил, готовил удар в сторону Мотриля, для окружения Малаги. Поэтому, прекратив дальнейшее ведение разведки, я решил расстрелять всю эту группировку. При наличии 24 пулеметов и 14 000 патрон[ов] я имел явный перевес. Первая и вторая атаки были произведены по грузовикам. Вся колонна встала: люди побежали, несколько машин взорвалось и загорелось. Все пулеметы, как и всегда, работали безотказно. Конница быстро спешила и разбилась на 15–16 кучек, всадники спрятались за лошадёй, мулов и ослов. Этого только я и ждал. Первую атаку по коннице произвожу отвесным пикированием на полном газу, чтобы создать панику среди лошадей и гарантировать себя от огня противника; летчики следуют моему примеру. Производим 6–7 атак по коннице. Цели очень удобные и заметные. Люди и лошади ложатся, как трава из-под косы: бежать

---

<sup>а</sup> В подлинном докладе Е.Е. Ерлыкина имя командира истребительной группы указано как «т. Хулио», этим псевдонимом пользовался комбриг П.И. Пумпур.

<sup>б</sup> Имеются в виду командующий войсками Южного фронта Хосе Вильяльба Рубио и советник малагского сектора Южного фронта Василий Иванович Киселев (псевдонимы – полковник Креминг или полковник Кремнев).

некуда – маленькая лощина. Вывожу самолет из пикирования на высоте 10–15 м, – лишь бы не врезаться в горы. Ясно видны черные лица марокканцев, их одежда и большие глаза; ясно видно, как они пачками падают мертвыми. Среди лошадей произошла паника. Эффект хороший. Патроны все [кончились], собираю группу и увожу ее на аэродром. Техники докладывают, что все машины имеют пробоины; один самолет сел на аэродром с остановленным винтом (был пробит бак). Этой атакой на целых 10 дней было приостановлено наступление. После этой атаки я не видал в этом районе ни одного грузовика. После моего доклада об атаке мне была объявлена благодарность, а штаб фронта сообщил, что она содействовала поднятию духа в войсках.><sup>a</sup> <Вследствие больших дождей и размягчения аэродрома я перелетел на аэродром Малага и ждал замены своих самолетов, так как они все имели переработанный моторесурс и работали с перебоями.><sup>b</sup>

Но так как замена не приходила, мы продолжали работать на старых самолетах и моторах. По заданию штаба произвели несколько полетов в район Марбелла – Эстепона и каждый раз обстреливали окопы и дорогу. Гонялись за отдельными автомашинами, за отдельными людьми и в течение 5–6 дней полностью терроризировали этот район, и противник до последнего дня нашей работы в этом направлении не продвинулся ни на метр. Во время полетов в этом районе наши самолеты не получили ни одной пробоины. Во время одного из полетов мы наткнулись в море на 3 корабля противника, которые своим огнем поддерживали действия сухопутных войск. Я решил попробовать, каков будет результат моих действий по кораблю, и открыл огонь трассирующими и зажигательными пулями по одному из кораблей. Корабль немедленно прекратил огонь по земле, опустел и, подняв пары, ушел далеко в море. Остальные корабли последовали его примеру и через 10 мин. море было чистым.

После этого боя я часто видел корабли в море на расстоянии 15–20 км от берега и вдали один от другого. Однажды я вел по берегу моря, на высоте 30–40 м, всю группу и заметил в море фашистские крейсера «Канариас»<sup>5</sup> и «Сервера»<sup>6</sup>; оба крейсера моментально открыли сильный зенитный огонь, т.е. дали нам понять, чтобы мы не подходили. Но мы и сами решили не подходить и прошли мимо. Крейсера выпустили впустую до 150 снарядов и успокоились только тогда, когда мы скрылись в горах. В конце января м[еся]ца 3 само-

---

<sup>a</sup> Часть абзаца при прочтении отчеркнута вертикальной чертой по левому полю.

<sup>b</sup> Предложение подчеркнуто при прочтении.

лета группы находились в Велес-Малага и З – в Малага. Аэродром Велес размок, и я не мог перебросить находившиеся там З самолета в Малагу. <В это время в Малагу на очередное бомбометание без прикрытия истребителями прилетели З бомбардировщика «Капрони». Противник еще не знал, что Малага имеет истребителей, и спокойно появился из-за гор. Немедленно вылетели два И-15, которые сразу и атаковали «капрони»><sup>а</sup>. Все три бомбардировщика наугад сбросили З бомбы и сразу начали уходить. Два ушли очень быстро, а третий, получив несколько пробоин, загорелся; из него было выброшено два бензобака, затем посыпались отдельные куски и обломки и повалил большой дым. Перетянув фронт, «капрони» упал в своем расположении на берегу реки и окончательно сгорел.

После этого боя над Малагой и в районе Малаги «капрони» больше не появлялись. В этом бою погиб летчик К.<sup>б</sup> Погиб по своей вине, так как почти вплотную подошел к «капрони» и стрелял, как по конусу<sup>7</sup>, не производя никакого маневра. В результате этого он сам попал под сильный огонь и во время отвала, а отвал произвел блином на малой скорости и с малым креном, получил очередь из башни «капрони» и был убит в воздухе. Будучи хорошим бойцом, К. до последнего момента не знал тактики воздушного боя. Интересно, что и в Союзе во время маневров, а особенно перед маневрами, командиры эскадрилий З–4 дня чертят на доске схемы, как нужно производить атаки. На доске и маневр, и атака выходят хорошо, а на практике на маневрах атака проводилась так: маленький уголок, т.е. не атака, а лишь обозначение ее; отвал с кренчиком 5–6°, так как отваливает «большая группа» (10–12 самолетов); дистанция отвала – З–4 км от противника. И такие атаки проводятся летчиками, отобранными для участия в маневрах персонально комбригом (примерно 15–20 чел.). Остальные «плохо летают», «не знают матчасти» и так далее, и тому подобное. Спрашивается, какая цель иметь таких летчиков? Такие летчики были и под Мадридом, но их сбивали через 1–2 минуты в первом же бою. Теперь я имею очень большой опыт действия по разнообразным целям: воздушным, земным, морским. Сразу бросается в глаза неграмотность некоторых командиров, когда они проводят занятия по тактике. То, что хорошо можно сделать на карте, не всегда хорошо может выйти в воздухе.

---

<sup>а</sup> Предложения подчеркнуты при прочтении.

<sup>б</sup> Имеется в виду старший лейтенант А.В. Ковалевский (псевдоним Казимир) (см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 212об.).

01.02.[19]37 г.<sup>а</sup> мне сообщили, что два гидроистребителя и один тяжелый гидросамолет производят обстрел нашего <парохода><sup>б</sup>, севшего на мель; я поднимаю в воздух 4 самолета и веду их к цели.

Моя группа летела на высоте 2000 м, гидросамолеты противника летали на высоте 300–400 м. Они не знали, что Малага имела истребителей, или, как я в дальнейшем удостоверился, вообще не набирают больше 400 м высоты.

Гидросамолеты чувствовали себя полными хозяевами и летали вокруг корабля на малой скорости. Заметив их, я дал сигнал, и мы сверху произвели атаку на большой двухмоторный гидросамолет. Экипаж заметил нас только тогда, когда увидел пробоины и трассирующие пули; самолет моментально кончил свою работу, дал полный газ и на высоте 10–15 м от воды полетел в свое расположение. Мы его сопровождали до 5 км в море. От гидросамолета летели щепки и осколки; особенно сильно были разбиты оба поплавка, от которых отлетали целые листы.

Сопровождавшие его истребители тоже решили отступить и не оказывать нам никакого сопротивления; они моментально «легли на воду» и начали уходить. Мы навалились всей группой на заднего, пробили у него мотор, и он сел в море на расстоянии 20 км от берега. На следующий день мне рыбаки сообщили, что один маленький гидро без людей болтается в море. Этот гидро не смог дотянуть до своей базы.

После первого боя с гидро все мои летчики заявили, что могут вести бой с гидро один на трех. И это независимо от типа гидросамолета, так как и бомбардировщики, и истребители имеют очень малую скорость (до 200 км/ч), очень слабо маневрируют (кроме виража в 10–15° и пике 5–7° ничего выполнить не могут). Единственное их спасение – это выход из боя на низкой высоте над морем (10–15 м).

Мы считаем, что это были немецкие гидросамолеты, старых типов. В дальнейшем мы с удовольствием по тревоге вылетали в море, даже не спрашивая, сколько пришло гидросамолетов.

<02.02.[19]37 г.<sup>с</sup> я получил задание произвести разведку дорог в районе Ронда – Бурго и рано утром с 5 самолетами, имея высоту в 4500 м, вылетел на разведку. У самого г. Бурго я заметил 3 истребительных самолета противника, которые летели сомкнутым строем на

---

<sup>а</sup> Так в документе; в действительности описанный воздушный бой произошел 5 февраля 1937 г. (см.: РГВА. Ф. 34082. Оп. 1. Д. 3. Л. 90).

<sup>б</sup> Слово печатано над строкой.

<sup>с</sup> По другим данным, это произошло 3 февраля (см. доклад Е.Ф. Кондрата – док. № 16.10).

высоте 5500 м, курсом на Кордову. Мне показалось, что это «фиаты», и я решил их догнать и атаковать. Если бы я сразу узнал «хейнкели», то определенно бы отказался их преследовать, так как скорость «хейнкеля» значительно больше, чем И-15.<sup>а</sup>

«Хейнкели» заметили преследование и начали уходить с набором высоты. Высота дошла до 6500 м. Я заметно приближался к противнику и давал сигнал остальным летчикам сомкнуться (все они отстали до 1 км). Подойдя сзади и снизу к тройке, я открываю огонь из всех 4-х пулеметов по левому ведущему (это мне было удобнее); от него сразу полетели осколки и щепки, самолет перешел на нос и так падал до земли. Ведущий решает произвести выход из боя собственной атакой; оба быстро делают боевые развороты и сверху пикируют на меня. Я мог бы уйти, но решаю впервые попробовать атаку в лоб. Задираю самолет, стреляю; «хейнкели» пикируют вплотную и выводят<sup>б</sup> на расстоянии, гарантирующем лишь от столкновения; оба противника сразу оказались у меня под хвостом; я вижу пробоины в своем самолете и в кабине (пулей разбита приборная доска). В это время противника атакует вся моя четверка: один «хейнкель» горит и падает, второй быстро уходит в неопределенном направлении, и я замечаю, что он тоже загорелся и произвел посадку на аэродроме Ла-Рода. У моего самолета оторвалось полотно от нижних плоскостей. Боясь, как бы не сесть в расположении противника (позднее мы определили, что бой произошел в 40–50 км в тылу противника, над их двумя аэродромами), мы быстро вернулись к себе на аэродром в Малагу. После осмотра техники сообщили, что разбито два мотора и 2 самолета имеют столь значительные повреждения, что полеты на фронт невозможны (с двух самолетов сорвало полотно).

Я еще не успел доложить о бое и о непригодности самолетов для боевых действий, как мне звонят, что в Марбелья высаживается десант. <Нельзя ли помочь? Вылетаю на неисправных самолетах и лечу в Марбелья, и действительно замечаю, что по дороге Марбелья – Охен движется полк конницы, батальон пехоты и до 10 грузовиков. Начинаем атаки. Наступление моментально приостанавливается, грузовики и автобусы горят (пехота сидела в 4-х больших автобусах) и сваливаются в канаву. Люди из них бегут группами, по всем направлениям скачет конница. А бежать противнику вообще было некуда: очень узкое горное ущелье, или к нам, или в море. Десант в результате атаки успеха не имел, и Охен взят противником не был. Одновременно было выведено из строя и два полевых орудия. Вый-

---

<sup>а</sup> Абзац при прочтении отчеркнут вертикальной чертой с двух сторон – по левому и правому полю.

<sup>б</sup> Так в документе.

дя в море, мы у берега заметили 7 кораблей, которые высадили этот десант и обстреливали наши войска. Имея уже опыт в боях с кораблями, начинаем их атаковать. Мало патрон[ов]; все целят в рубку управления, корабли открывают зенитный огонь и под его прикрытием уходят в море.><sup>a</sup>

Этот эпизод тоже следует считать удачным, так как мы очень быстро ликвидировали удар противника с земли и с моря. После моего доклада в штабе все были очень удивлены: оказывается, об этом десанте никто даже не знал. Летчикам объявили благодарность. Наши самолеты имели от 7 до 18 пробоин и окончательно вышли из строя.

В ночь на 5 февраля я получаю от штаба задание перелететь утром в Колауиту<sup>b</sup> (114 км по шоссе восточнее Малага), откуда я должен обеспечивать действия СБ, «фоккеров»<sup>8</sup> и «бреге»<sup>9</sup>. Об этом задании знал весь штаб Малагского фронта. В 8:30 произвожу посадку всей группой на аэродроме Колаунда<sup>c</sup> и жду прилета наших бомбардировщиков. Аэродром находится в конце заливчика и с трех сторон окружен горами в 1500 м высотой; открыт лишь со стороны моря. Примерно через час неожиданно с двух сторон из-за гор выползают «Канариас» и «Сервера»; один из них под красным флагом. С расстояния 200–250 м от берега они сразу открывают огонь. В первую минуту по аэродрому было выпущено до 40 снарядов; люди не успели даже лечь на землю. Крейсера, не прекращая огня, подвинулись еще ближе к берегу. Уйти или спрятаться, а тем более взлететь, не было никакой возможности. Обстрел продолжался 2 час. 15 мин. непрерывно, снарядами мелких, средних и крупных калибров. Снаряды рвались буквально рядом с людьми. От такой стрельбы я сам лично оглох на одно ухо: снаряд разорвался от меня в 10–15 м. Беспрерывный свист и разрывы снарядов очень угнетающе подействовали на весь личный состав, и теперь ясно видно, что подобный обстрел значительно опаснее и беспокойнее, чем бомбометание, особенно когда оба корабля производят одновременный залп из всех орудий.

В результате обстрела самолеты для полетов стали непригодны, но, однако (что очень удивительно), повреждения были чрезвычайно незначительными, и все самолеты после ремонта вновь войдут в строй; моторы оказались в порядке; в фюзеляжах и плоскостях имелись пробоины от осколков. Всего на Южном фронте мы пробыли 20 дней. Действовали, главным образом, по земным войскам.

---

<sup>a</sup> Абзац при прочтении отчеркнут вертикальной чертой по левому полю.

<sup>b</sup> Так в документе.

<sup>c</sup> По-видимому, имеется в виду населенный пункт Калаонда.

В день производили от двух до пяти боевых вылетов, причем иногда все пять вылетов совершались до 2 час. дня, после чего мы отказывались от дальнейших полетов и с разрешения штаба ложились спать.

За это время мы потеряли в воздушных боях одного своего летчика, а сбили и подбили 7 самолетов противника, из них 3 тяжелых.

Кроме этого, мы действовали по боевым кораблям противника в море, причем всегда корабли, боясь нашего огня, отступали.

Произвели несколько боев с гидросамолетами над морем, и все бои были с преимуществом на нашей стороне. Во время последнего боя летчик тяжелого гидросамолета был сильно ранен, самолет упал на нос и сразу утонул.

За 20 дней работы на Южном фронте летчики на старых самолетах с переработанным ресурсом налетали по 40 часов. В один и тот же день наша пятерка появлялась в пяти различных местах фронта. Авиация противника не рисковала появляться ни в горах, ни в море. 4 февраля вблизи от Малаги на большой высоте прошло 39 самолетов противника; однако они не решились вызвать нас на бой и безрезультатно ушли.

Я лично сам считаю, что мы свою задачу на Южном фронте выполнили с успехом, несмотря на малое число машин.

Одновременно необходимо сказать, что весь летный состав группы состоял из летчиков очень молодых по возрасту, но довольно опытных, чрезвычайно решительных и смелых.

Вместе с этим нужно сказать, что для смелых действий по земле, по воздуху и по морю нужны именно такие летчики-истребители. Нужны летчики, которые обладают отличным здоровьем, позволяющим выдержать 3–4–5 боевых вылетов в день на истребительной машине, чтобы они имели возраст от 20 до 27 лет; чтобы летчики прекрасно знали не метеорологические знаки и для чего служит боек в замке пулемета (а это у нас в частях зубрят весь год, по 3–4 часа в день), а летчики должны знать тактику воздушного боя, должны знать боевые свойства самолетов противника, чтобы бить его наверняка; чтобы они с высоты могли найти танк и пушку и быстро, с малым количеством патрон[ов], расстрелять их. Те летчики, какими сейчас пополняются истребительные части в Союзе, конечно, не всегда смогут быть истребителями в полном смысле слова. Война в Испании показывает, что весь успех зависит от командира звена и от командира отряда. Все их качества как бойца (смелость или трусость) очень быстро передаются их подчиненным.

**№ 16.3. Доклад командира истребительной авиагруппы Е.Е. Ерлыкина (капитан Педро) о действиях истребительной авиации на Центральном фронте**

23 февраля 1937 г.

***Действия истребителей на Центральном фронте.***

***Доклад капитана Е. от 23.02.[19]37 г.<sup>а</sup>***

В сентябре месяце на Центральном фронте противник располагал четырьмя самолетами типа «Фиат»<sup>10</sup>, двумя самолетами типа «Хейнкель»<sup>b</sup>, 5–6 самолетами типа «Фокке-Вульф»<sup>c</sup> и 2 самолетами устаревших типов. Всего у него было 15–18 самолетов.

Республиканская истребительная авиация располагала 9 самолетами типа «Ньюпор»<sup>11</sup>, 4 самолетами «Девуатин»<sup>12</sup>, 2 самолетами «Луар»<sup>13</sup>, по одному самолету типов «Спад», «Фейри», «Боинг» и «Авио»<sup>14</sup>. Но эти самолеты одновременно выйти в воздух не могли, так как всего было 11 летчиков: 2 француза, 3 русских и 6 испанцев. Как правило, на фронт вылетало максимально 5 самолетов, так как правительственная авиация производила по 5–6 вылетов в день на бомбардировку войск (14 «бреге», 2 «потеза»<sup>15</sup> и 2 «дугласа»<sup>16</sup>) и летчики сильно утомлялись. Так, например, за сентябрь–октябрь я на всех этих типах налетал около 70 часов.

Авиация фашистов базировалась в Талавера, а авиация республиканцев – на аэродроме Хетафе. Воздушного боя самолеты фашистов избегали: при одинаковом числе самолетов боя никогда не было. Когда фашисты имели преимущество в 2–3 самолета, они весьма охотно шли в бой.

Истребители обеих сторон, при сопровождении своих бомбардировщиков, уходили до 100 км в тыл противника (противник имел тогда всего 3 «юнкера»).

Интересно отметить то обстоятельство, что все самолеты на аэродроме Хетафе (всего до 50 штук) стояли не в ангарах, а были сконцентрированы [на]против них, и сколько мы ни говорили испанцам об опасности такого положения, [они] рассредоточить самолеты не хотели; рассредоточили они их лишь после того, как 3 октября два «юнкера» разбомбили аэродром и вывели из строя 9 самолетов.

---

<sup>а</sup> Подлинный доклад командира истребительной авиационной группы Е.Е. Ерлыкина см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 31–38об.

<sup>b</sup> Видимо, имеются в виду германские истребители «Хе-51» (Heinkel He 51).

<sup>c</sup> Так в документе; самолеты фирмы «Фокке-Вульф флюгцойгбау» (нем. *Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH*) в Испании не применялись (возможно, имеются в виду самолеты нидерландской фирмы «Фоккер» (нидерл. *Fokker*)).



Интересно и то, что и у нас в Союзе во время тактических учений не принято ставить самолеты далеко друг от друга, а в бригаде, например, для каждой части отводится небольшой участок, куда и устанавливаются все машины. Опыт войны показывает, что самолеты необходимо рассредоточивать минимум на 200 м друг от друга. Позднее это подтвердилось при бомбардировании Алкала и других аэродромов: аэродром имел много воронок, были разбиты ангары, но не было ни одного поврежденного самолета. Кроме того, надо учитывать, что осколки современных бомб летят не на 25–30 м и не вверх, как сказано в различных наших книгах; при дневном бомбардировании Хетафе я наблюдал, как осколки летели на расстояние до 150 м и по самой земле. В результате этого у 3 самолетов были разбиты колеса, шасси, костыли и рули. Люди во время внезапных налетов днем и ночью спасались в специальных железобетонных подземных убежищах. Такие убежища имеются на очень многих испанских аэродромах. Их не мешало бы иметь и у нас.

До ноября месяца фашистская авиация неизменно имела успех и наши потери людьми и самолетами были больше. Главным образом, гибли сами испанцы; иностранцы гибли меньше.

В первых числах ноября мы получили 25 самолетов «И-15». Противник имел около 20 «хейнкелей» и 8–9 «фиатов». Силы были равны.

<4 ноября 11 наших самолетов впервые появились над Мадридом и встретились с 10 самолетами противника. Напали первые немцы<sup>17</sup>. Произошел воздушный бой над центром города, между русскими и немецкими самолетами и пилотами. Все наши пилоты впервые на практике вели воздушный бой, поэтому буквально как стая собак набрасывается на кусок мяса, так и они набросились на «хейнкели». Бой был очень короткий – всего 6–7 мин.; все смешались в одну кучу, и сразу же я заметил одного парашютиста и две пылающие машины. На меня сверху напал двухместный «хейнкель»<sup>18</sup>. Я сразу вошел в крутой вираж, и мы на диаметрально противоположных концах круга начали виражить. Мы легко видели друг друга. Вначале я немного испугался, так как подумал, что стрелок меня на вираже расстреляет, а потом заметил, что стрелок на вираже пулеметом даже не может работать. Я добавил газу до наддува 100, сразу стал выше; радиус у меня сократился, и я имел возможность прицелиться. После прицеливания я выпустил очередь из 4-х пулеметов, и «хейнкель» сразу пошел к земле. После этого никто из нас двухместных машин не боялся, а вскоре немцы их вообще для боя применять перестали, а разведку выполняли на больших высотах.><sup>a</sup>

---

<sup>a</sup> Абзац при прочтении отчеркнут вертикальной чертой по левому полю.

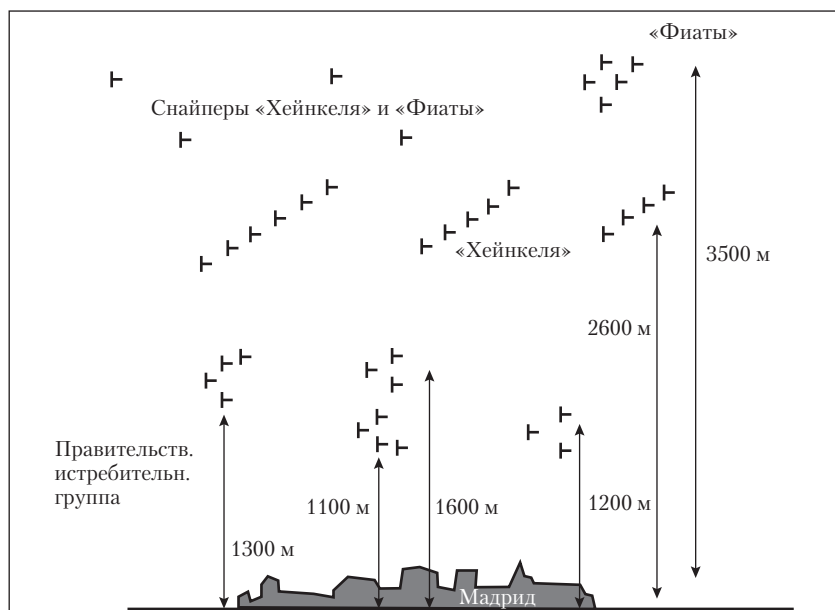
Вечером в этот же день два наших И-15 напали на трех «юнкеров», очень быстро одного подбили<sup>19</sup>, а остальные ушли, не сбросив бомб. 5 ноября мы имели два воздушных боя. Первыми неизменно нападали немцы. Весь строй моментально расстраивался; бой звеном и отрядом, как учат сейчас у нас, невозможен. Атаки и отвалы группой и повторение их невозможны. В бою всегда получалась смешанная куча, в которой самолеты производили невероятные фигуры с одновременной стрельбой, но ни разу во время боя я не заметил ни у нас, ни у фашистов иммельмана или бочки<sup>20</sup>.

В результате этих боев противник потерял около 12 самолетов. Мы потеряли 4.

Позднее противник стал осторожнее и при встречах на фронте уже не нападал первым, а выжидал, летая по кругу в стороне и выше на 1000 м. Мы всегда ходили тройками, имея интервалы между звеньями по 400 м и по высоте звено от звена до 300 м. Немцы ходили группами на одной высоте по 7–9 самолетов в общем пеленге, правом или левом.

Интересно, что итальянские самолеты никогда в строю у немцев не были, ходили отдельно самостоятельной группой на больших высотах и добровольно в бой никогда не ввязывались.

Положение самолетов перед боем  
(схема)



<Около 2-х месяцев мы неизменно появлялись над Мадридом эскадрильей в 14 самолетов. Потерь не несли, а наносили большие потери немцам и итальянцам, несмотря на то что у них против наших 14 самолетов было до 20><sup>a</sup>. Несколько вылетов по тревоге оканчивались тем, что мы издали смотрели друг на друга, а боя начать не могли, так как противник от него уклонялся. Как только мы наберем высоту в 2500 м, противник набирал 3500 м, мы – 3500, противник – 4500, мы – 4500, противник – 5500, мы – 5500, противник – 6500 (по прибору); становилось холодно. Немцы явно имели преимущество в высоте, но не нападали и очень быстро уходили в свое расположение. «Фиаты» выше 6000 [м] набрать не могли, и однажды мы поймали на потолке всю их группу и всех снайперов; деваться им было некуда, и пришлось спасаться принятием боя. Мы очень быстро первыми произвели атаку и сразу сбили 3–4 самолета, и один летчик выпрыгнул с парашютом. После этого «фиаты» летали очень редко и никогда не подходили к линии фронта, а кружили у себя, и групп больше 2–3 самолетов я не наблюдал.

«Хейнкели» нас стали бояться, очень редко подлетали к Мадриду, увеличили высоту полета. Однажды противник собрал все, что у него было, даже старые нескоростные истребители, всего до 30 самолетов. Погода была плохая – трехслойная густая облачность. <У нас прибыли И-16><sup>b</sup> и вот под Мадридом мы столкнулись с 9 «юнкерсами» и 30 истребителями<sup>21</sup>; при этом истребители, сопровождающие «юнкерсы», имели превышение над последними до 3000 м и даже не дошли к фронту.

Мы сразу атаковали «юнкерсы», не обращая внимания на истребителей. Один «юнкерс» был подбит сразу, затем был сбит второй, группа расстроилась и, не сбросив бомб, на полной скорости ушла в свое расположение. Затем мы набрали высоту и напали на «хейнкелей». «Хейнкели» дрались очень пассивно, их, по-видимому, испугала <храбрость республиканских летчиков><sup>c</sup>, облачность, полное расстройство и гибель на их глазах своих самолетов. Мы напали тройкой на 7 самолетов. Я напал один на 3-х старых «фоккеров»<sup>22</sup>, из которых одного сбил, а два другие не приняли даже боя. С 5000 м мы истребителей прижали к земле, и они по одному, по два прямо бежали к себе. В этом бою мы сбили 7 самолетов-истребителей и подбили 2 «юнкерса» (наши потери – 2 самолета <«И-16»><sup>d</sup>).

---

<sup>a</sup> Предложения при прочтении отчеркнуты вертикальной чертой по левому полю.

<sup>b</sup> Фрагмент предложения зачеркнут при прочтении.

<sup>c</sup> Фраза вписана от руки поверх напечатанного «появление И-16».

<sup>d</sup> «И-16» зачеркнуто при прочтении.

<После этого боя можно прямо сказать, что наши самолеты имели господство над Мадридом и наводили страх на истребителей и бомбардировщиков противника. Позднее один пленный летчик нам рассказал, что «юнкеры» после наших атак привозят до 250 пробоин, а истребители буквально боятся вести бой независимо от того, больше их или меньше по количеству><sup>а</sup>. Следует отметить прочность самолетов противника: при выходе из боя они пикируют отвесно по 3–4–5 тыс. м, делая по 3–4 витка штопора во время пике. Наши самолеты этого не выдерживают. Другой пленный летчик рассказывал, что у них создалось впечатление, что на каждый их самолет нападают 3 наших. Мы вначале быстро сбивали 1–2 самолета и 3–4 заставляли уходить из боя; наши летчики хорошо замечали, где и кому надо помочь, держались всегда вместе, и поэтому действительно у противника создавалось впечатление, что соотношение 1 к 3. Первые из боя мы никогда не уходили.

#### **№ 16.4. Доклад об эксплуатации и боевом применении самолета «И-16»**

*Не позднее 2 апреля 1937 г.<sup>б</sup>*

##### ***Доклад об эксплуатации и боевом применении самолета «И-16»<sup>с</sup>***

И-16 представляет собой хороший тип самолета-истребителя. Недостаток его заключается в плохом обзоре вниз. Необходимо увеличить мощность огня установкой крупнокалиберного пулемета и, уменьшая скорости самолета, увеличить его маневренность. Изменив конструкцию, сократить время убирания шасси. Кроме того, следует изменить конструкцию запуска: запуск эклипсом занимает много времени и часто отказывает. Для эксплуатации в полевых условиях необходимо усовершенствовать механический запуск. Фонарь, прикрывающий кабину, целесообразно заменить козырьком.

Основное назначение И-16 – перехватывание самолетов противника, охрана пункта и сопровождение самолетов, обладающих соответствующими ему скоростями.

---

<sup>а</sup> Часть абзаца при прочтении отчеркнута вертикальной чертой по левому полю. Внутри выделенного фрагмента строки подчеркнуты.

<sup>б</sup> Датировано по делопроизводственной помете на документе: «Сб. № 16 от 02.04.[19]37 г.».

<sup>с</sup> Подлинный доклад см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 197–210. Автора доклада установить не удалось.

Наиболее успешно И-16 может вести борьбу с разведчиками, легкими и тяжелыми бомбардировщиками. С успехом может действовать против истребителей, обладающих одинаковыми с ним летно-тактическими данными.

Производить ли удар одновременно всей группой или по звеньям – зависит от строя противника. Так как после первой атаки строй нарушается, последующие атаки производятся по инициативе отдельных звеньев и даже самолетов. При атаке широко применять маневр, основанный на внезапности.

Взаимодействие И-15 с И-16 в бою вполне возможно. В бою с истребителями противника И-16 первой же атакой расстраивают группу противника, а И-15, обладающие хорошей маневренностью, ведут с ними бой на коротких дистанциях. Бой с тяжелыми самолетами ведут исключительно И-16; самолеты «И-15» связывают истребителей, охраняющих бомбардировщиков.

Командир группы управляет ею до первой атаки. После первой же атаки управление группой теряется, так как группа рассеивается и каждый командир звена и даже отдельный самолет выбирает цель по своему усмотрению.

Воздушные бои обычно происходили: с бомбардировщиками на высоте от 3000 до 1500 м и с истребителями – от 5000 м и до бреющей. В большинстве же случаев бои происходили на высоте 1000–2000 м и, как правило, всегда сопровождалась потерей высоты. Наивыгоднейшая высота ведения воздушного боя – 2000–3000 м.

Кислородный прибор вводить на вооружение не следует, так как он затрудняет обзор и [от него] запотевают очки. Необходимо тренировать летный состав в полетах без кислородных приборов на высотах до 7000 м.

Пулеметы, стоящие на И-16, хорошие. Желательно снабдить их электроспуском. Патронные ящики необходимо изготавливать из более жесткого металла, так как при резком изменении направления и режима полета их распирает. Придать жесткость креплению прицела «альдиса» и увеличить поле его зрения; целесообразно установить на самолете «альдис» нового типа. Для смазки оружия дать специальную смазку, менее подверженную влиянию температуры.

Для быстрого запуска моторов необходимо переконструировать эклипс, добившись того, чтобы летчик мог безотказно запустить мотор простым нажатием кнопки. Каждому звену придать один пускач<sup>23</sup> для запуска моторов в холодные дни.

Емкость бензиновых баков увеличивать не надо. Необходимо лишь иметь баки, не допускающие истечения бензина из пулевых пробоин.

При сопровождении легких и тяжелых бомбардировщиков прикрывающие истребители разделяются на две группы: одна летит впереди бомбардировщиков с превышением на 500 м, меняя курсы, вторая – ниже и сзади с курсами, противоположными курсам первой группы.

<При охране пункта истребители должны летать несколькими группами (величина групп зависит от важности поставленной задачи), эшелонированными по высотам от 1500 до 3500 м. Каждая группа на своей высоте летает по курсу, противоположному курсу группы, соседней по высоте.><sup>а</sup>

Чтобы иметь в бою с самолетами «хейнкель» действительное превосходство, необходимо двойное превосходство И-16.

Для успеха в бою с «юнкерсами», не прикрытыми истребителями, достаточно против одного «юнкерса» иметь три самолета «И-16».

При налетах больших групп «юнкерсов» (были случаи до 30) на аэродромы, населенные пункты или линию фронта они обычно сопровождались истребителями (до 30 самолетов). Встречать эти группы обычно вылетало 22–24 самолета «И-16». Конечно, этого мало для ведения боя с «юнкерсами» и истребителями. Для того чтобы только связать истребителей, необходимо не менее 25 И-16, а для боя с «юнкерсами» нужно еще 25 И-16. Таким образом, для эффективного ведения боя с такой группой необходимо иметь не менее 50 самолетов «И-16».

Устанавливать радио на всех истребителях не следует. Теоретически (в боевой практике не проверено) приемники потребуются командирам эскадрилий и отрядов при наведении с земли на противника. Во время боя радио не требуется.

Прицел «альдис» не удовлетворяет летчика тем, что у него малое поле зрения – мешают стенки. Он пригоден для стрельбы с больших дистанций, для малых же дистанций нужен кольцевой прицел (добавочный). Как правило, самолеты противника сбивались на дистанциях от 15 до 200 м.

Плоскостные пулеметы в таком виде, как установлены в настоящее время, вполне удовлетворяют. Необходимо добавить еще 1–2 крупнокалиберных пулемета, стреляющих через винт.

---

<sup>а</sup> Абзац при прочтении отчеркнут вертикальной чертой с двух сторон: по левому и правому полю. Внутри выделенного фрагмента строки подчеркнуты.

Специальный пушечный истребитель для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками необходим.

Применение дистанционных бомб на истребителях для борьбы с тяж[елыми] бомбардировщиками нецелесообразно, поскольку бомбардировщиков противника сопровождают истребители, и наших истребителей не следует отягощать бомбами. Если же бомбардировщики летят без прикрытия, то наши истребители могут спокойно выбирать цель и вести огонь зажигательными пулями.

Как правило, И-16 применять в качестве штурмовика или разведчика нецелесообразно. В исключительных же случаях на И-16 могут быть возложены штурмовые задачи: опытом установлено, что наиболее выгодными целями для него являются большие скопления пехоты и конницы.

В целях маскировки нижнюю часть самолета «И-16» следует окрашивать в бледно-зеленый цвет (удачно окрашен «хейнкель»), а верхнюю часть – под цвет местности. Применение темной и серебристой окраски нецелесообразно.

На И-16 необходимо поставить постоянный козырек, так как существующий фонарь уменьшает обзор.

Для лучшего взлета с мокрого аэродрома на колеса И-16 необходимо надевать большие баллоны.

Кабину И-16 необходимо расширить, так как существующая кабина тесна и неудобна для выпрыгивания. Приборы расположены хорошо.

На аэродроме размером 1200×1500 м можно разместить 18 самолетов «И-16».

Проволочной связи между командиром эскадрильи и командирами отрядов при расположении их на одном аэродроме не требуется. Для связи достаточно заранее установленных условных сигналов с командного пункта. Нужна легковая машина.

Если командный пункт к[оманди]ра группы расположен далеко от аэродрома эскадрильи, то необходима телефонная связь или самолет связи.

В конструкцию парашюта желательно внести изменения: сделать его спинным, чтобы летчик мог ходить, не снимая его, или же съемным, чтобы быстро можно было отстегивать от лямок, которые постоянно надеты на летчика.

## № 16.5. Из письма участника воздушного боя на Центральном фронте

*Не ранее 10 октября 1937 г.<sup>а</sup>*

### **Из письма участника воздушного боя 10.10.1937 г. на Центральном фронте**

10 октября эскадрилья находилась на аэродроме в 15 км от Алкала. В 7:30 было получено задание сопровождать бомбардировщиков («потезы»). Вылетели в 7:45. Самолеты разделены были на три группы: 5 самолетов справа от бомбардировщиков, 4 – слева, я – впереди. «Потезы» успели сделать один заход, но, вероятно, неудачно, так как разрывов на земле не было. На втором заходе на меня напали 2 «фиата», они очень смело атаковали нас, но безрезультатно. При их атаке я немного опешил (самолеты противника видел в первый раз) и не сразу начал действовать, следя за командиром группы. В этот момент я увидел мелькающие огоньки вокруг кабины своего самолета. Я догадался, что по мне кто-то снизу–спереди стреляет трассирующими пулями. Я резко дал газ и со снижением пошел вперед. Пройдя метров 200–300, сделал резкий разворот и увидел «фиат», который, стараясь зайти мне в хвост, уже делал разворот. Я пошел на него в атаку. В это время появилась какая-то злоба к противнику и решение во что бы то ни стало влечь в него побольше пуль. Не прицелившись тщательно, я открыл огонь и выпустил на встречных курсах 200–300 патрон[ов]. Результатов своей стрельбы не заметил. Противник явно хуже меня управлял аппаратом (может быть, маневренность «фиата» хуже И-15). Это придало мне больше уверенности. Кроме того, в это время я уже учел, что стрельба без хорошего прицеливания не дает результата, но, несмотря на это, я все же в дальнейшем открывал огонь даже в положениях явно безнадежных (на глубоком вираже). Наконец «фиат» решил уйти из боя, с виража перешел в глубокое пикирование и на секунду скрылся от меня. Поймав его снова в прицеле, я дал очередь, но снова заметил, что мои пули не дошли до цели. И только когда противник решил, что я вышел из боя (это было на высоте 200 м), я дал длинную очередь. Самолет противника медленно стал делать переворот и, не выйдя из него, врезался в землю. Для себя из этого боя я сделал вывод, что торопливая и неуверенная стрельба ничего не дает. Стреляй только тогда, когда про-

---

<sup>а</sup> Датировано по содержанию. В рукописном экземпляре письма 1937 г. исправлен на 1936 г. (см.: РГВА. Ф. 32085. Оп. 1. Д. 10. Л. 39), в «Содержании» ИСборника № 16 также указана дата 10.10.1936 г. Автора письма установить не удалось.



тивник точно в прицеле, как учили в мирное время, открывать огонь раньше не следует, так как пропадает уверенность в себе, в самолете и в пулеметах.

## **№ 16.6. Заметка командира истребительной авиагруппы П.И. Пумпура (псевдоним Хулио) о боевой работе группы**

*Не ранее 6 января 1937 г.<sup>а</sup>*

### ***Заметка командира истребительной группы т. К. о боевой работе группы за 06.01.1937 г.<sup>б</sup>***

<12:00–12:40><sup>с</sup> истребительная группа взлетела по тревоге: над Мадридом появились 14 «юнкерсов» и до 22-х Хейнкелей-51. Наши взлетело 15 самолетов «И-16» и 10 – «И-15». 11 самолетов «И-16» произвели звеньями две атаки по «юнкерсам». После этого они же произвели несколько атак одиночными самолетами. Затем И-16 ввязались в бой с «хейнкелями». В воздушном бою участвовало только 9 «хейнкелей», а остальные после первой же атаки наших истребителей ушли на высоту и в бой не участвовали.

Бой производился следующим образом: И-16 атаковали два раза «юнкерсов», а затем «хейнкелей»; когда «хейнкели» были расстрояны, подошли И-15 и в свою очередь стали вести с ними воздушный бой. Результаты боя: сбито <7 «хейнкелей»><sup>д</sup>, из которых 4 упали на нашу территорию. Всего сбито самолетами «И-16» – 3 самолета и самолетами «И-15» – 4 самолета.

«Юнкерсы» производили бомбардирование с высоты 2000 м. Общий вывод: надо считать, что летчики этих 9 «хейнкелей», которые дрались упорно, являлись, очевидно, новым пополнением, не знакомым с нашими летчиками. Это видно из документов немецкого летчика: он начал летать в Севилье 13.12.[19]36 г. Новой тактики никакой нет. Бомбардировщики охранялись двумя группами справа и слева; 2 отдельных самолета летели около самых «юнкерсов». Мы потеряли 2 самолета (И-16 и И-15).

Настроение у летчиков было хорошее. От боя осталось очень большое впечатление, и летчики были довольны тем, что помога-

---

<sup>а</sup> Датировано по содержанию.

<sup>б</sup> Подлинный текст заметки командира истребительной авиационной группы П.И. Пумпура (Хулио) см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 186–187.

<sup>с</sup> Обозначение времени при прочтении подчеркнуто двойной чертой.

<sup>д</sup> Подчеркнуто при прочтении.

ли и выручали друг друга в бою. Между И-16 и И-15 было полное взаимодействие.

«Юнкерсы» бомбили наспех, и часть бомб упала в Университетском городке, т.е. на своей части. Бомбардировщики сделали один заход и, сбросив бомбы, немедленно с большим углом уходили на свою территорию.

Из 22 «хейнкелей» 13 самолетов боя не приняли: они летали значительно выше и в бой не вступали.

Все наши истребители дрались отлично: об этом свидетельствуют наблюдения, произведенные с земли в Мадриде. Никто из боя не вышел и вернулись все вместе.

### **№ 16.7. Из письма участника воздушного боя на Центральном фронте 6 января 1937 г.**

*Не ранее 6 января 1937 г.<sup>a</sup>*

#### ***Из письма участника воздушного боя на Центральном фронте 06.01.1937 г.<sup>b</sup>***

Проснулся с мыслью о том: «Будет ли сегодня погода?» Уже дней 7–8 мы не летали, даже неудобно перед сухопутными войсками.

Несколько дней тому назад мы действовали как штурмовики: сделали два вылета по 1½ часа, атаковывали пехоту, колонну артиллерии; войска приветствовали наши действия, воодушевились, но наступления не было. Когда вся авиация идет впереди пехоты, атакуя противника всей массой своего огня, но не поддерживается пехотой, – все ее усилия идут насмарку. С этим настроением (конечно, не высказывая его подчиненным), я вышел на дежурство, которое начинается за 20 мин. до восхода и кончается [через] 20 мин. после захода солнца. В 15:00 была подана тревога – «все на Мадрид». Взлетело 14 самолетов. Ввиду того, что наш аэродром находился на удалении от местонахождения противника, мы несколько запоздали: мы только увидели уходящих бомбардировщиков. Не рассчитывая их догнать (моя скорость 300 км, а противника – 280), я решил принять участие в происходящем рядом воздушном бою И-16. Я заметил, в частности, тяжелое положение одного И-16, которого преследовали «хейнкели». Приняв решение облегчить положение товарища, я выбрал удобную позицию сзади и дал очередь. «Хейнкель» загорелся. После этого я оглянулся назад и увидел «слоеный пирог» («хейн-

---

<sup>a</sup> Датировано по содержанию.

<sup>b</sup> Автора письма установить не удалось.

кель» – И-16 – «хейнкель» – И-16 и т.д.). Я ушел из этого района и, увид[ев] в стороне борьбу двух самолетов, поспешил на помощь своему. При моем подходе И-15 резко отвалил в сторону, и я взял атаку на себя. «Хейнкель» был сбит мной легко, на что я истратил 200–400 патрон[ов]. После этого я собрал свою эскадрилью и через 15 мин. сел на своем аэродроме. В этот день наша эскадрилья сбила 4 самолета.

## **№ 16.8. Из письма летчика-истребителя Ф.М. Пруцкова – о его боевой работе в Испании**

*Не ранее 27 января 1937 г.<sup>a</sup>*

### *Из письма летчика П. о своей боевой работе за 27.01.[19]37 г.<sup>b</sup>*

Мы в составе двух звеньев вылетели на сопровождение двух бомбардировщиков «Потез». До фронта было 75 км. У нас с бомбардировщиками была договоренность сделать при бомбометании не больше двух заходов. Но когда прилетели к цели, то бомбардировщики сделали 5 заходов; в результате этого мы отошли от них в сторону, давая тем самым знать бомбардировщикам, что бомбометание пора кончать. Бомбардировщики этого не выполнили и, как результат, подверглись атаке четырех самолетов «Фиат». У одного из наших бомбардировщиков загорелся левый мотор, и он вынужден был сесть. Увидев эту картину, мы бросились в атаку на «фиаты» и сбили двух из них; два успели уйти в облака.

Воздушный бой происходил следующим образом: когда мы звеном бросились в атаку на одного истребителя, то последний сделал переворот, стал штопорить, показывая этим, что стремится выйти из боя. Но нам были известны эти приемы и мы знали, что противника в этом случае можно считать сбитым только тогда, когда он упадет на землю. В этом случае мы так и сделали. Мы атаковали противника звеном по одному самолету. Когда он начал штопорить, я его не бросил, а продолжал пикировать за ним, не прекращая стрельбы из пулемета. Противник, видя, что я его не бросаю, начал пикировать с полным газом и у земли сделал резкую горку, чем на близкой дистанции от меня подставил под мой огонь всю спину самолета. Я произвел две короткие очереди и проскочил мимо него. Сделав боевой разворот, вижу, что противник падает. Падение его продолжалось до самой земли. На этом воздушный бой закончился. В этот же день мы

---

<sup>a</sup> Датировано по содержанию.

<sup>b</sup> Подлинное письмо Ф.М. Пруцкова см.: РГВА. Ф. 85032. Оп. 1. Д. 10. Л. 28–29.

имели всего 2 вылета на сопровождение бомбардировщиков. После выполнения ими своей бомбардировочной задачи, мы их вывели на свою территорию, а сами вернулись в расположение противника. Нашли его аэродром, на котором находилось 4 «фиата». Выбрав наиболее удобное направление атаки с высоты 2000 м, мы стали пикировать на самолеты противника. Так как последние стояли вплотную друг к другу, мы открыли стрельбу с дистанции 800 м, начиная огонь с крайнего самолета и доводя его до последнего; прекращали стрельбу на высоте 25 м. Уходили, набирая высоту на некотором удалении от аэродрома. Таким образом, в этот день мы уничтожили 6 «фиатов».

### **№ 16.9. Из письма летчика-истребителя И.А. Лакеева – о первом воздушном бое**

*2 февраля 1937 г.*

#### ***Из письма летчика Л. от 02.02.1937 г. о проведенном им воздушном бое<sup>а</sup>***

Воздушный бой состоит из тех же самых элементов техники пилотирования и стрелкового дела, чему так заботливо нас учили старшие командиры и чему мы иногда не уделяли должного внимания.

Свое первое боевое крещение<sup>б</sup> я испытал над сев[еро]-зап[адной] частью Мадрида. В течение первых двух дней вылетов на фронт мне не довелось помериться силами с противником. <Это осуществилось на третий день, когда мы вылетели по тревоге на Мадрид><sup>с</sup>.

Над западной частью Мадрида в левом пеленге шли 9 немецких бомбардировщиков («юнкерсы»).

<«Командир качает самолет; значит – атака, – думаю я, доворачивая самолет строго в лоб противнику. – Попробуем<sup>д</sup>, кто свернет с дороги». Расстояние до противника более 1000 м. Взглянув на соседние самолеты, увидел, что они стреляют. «Как же так? – думаю я. – Ведь далеко». Перевел свое внимание на прицел и, не учтя скорости сближения, пока ловил на перекрестие прицела противника, это громадное чудовище уже грозило столкновением с моим самолетом. Так я и не произвел ни единого выстрела, едва успев выйти из этой непонятной атаки. Взяла досада за то, что я рассеял свое внимание и не произвел ни одного выстрела. Думать некогда; не удалось стрелять

---

<sup>а</sup> Подлинное письмо И.А. Лакеева см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 79–83.

<sup>б</sup> Имеется в виду бой 13 ноября 1936 г.

<sup>с</sup> Предложение подчеркнуто при прочтении.

<sup>д</sup> Так в документе. По-видимому, следует читать «попробуем».

спереди, попробуем сбоку. Занял исходное положение. Но опять беда: 3 истребителя противника пикируют сверху, но им не удалось стрелять, так как наши самолеты их расстроили. Противник бросился бежать; сбитых самолетов не видел, но чувствовал победу. Противник удирал, но он забыл, что от нас не удерешь. Выбрав себе цель, я в одно мгновение догнал белого «хейнкеля». Удачно поймав его на перекрестке прицела, дал только небольшую очередь, как противник лег на крыло и заштопорил. В эту минуту я почувствовал прилив новой силы. Ищу, где же другой «хейнкель». Но тут меня поразило одно обстоятельство: я был убежден, что сбил обстрелянный мной самолет, который начал штопорить и даже не пытался выйти из штопора; но буквально на 10–15 м от земли он вывел самолет из штопора и пошел на свою территорию. Такой досады и обиды на самого себя я еще не ощущал. Я хотел снова повторить атаку, но было уже поздно, так как командир давал сигналы сбора><sup>a</sup>.

**№ 16.10. Из письма летчика-истребителя Е.Ф. Кондрата – о воздушном бое на Южном фронте**

16 июля 1937 г.<sup>b</sup>

***Из письма т. К. о воздушном бое 08.02.[19]37 г.  
на Южном фронте<sup>c</sup>***

3 февраля 1937 г.<sup>24</sup> в 6:30 утра прибыли на аэродром, где нами от командования Малагского фронта было получено задание произвести разведку в районе [Эль]-Бурго – Кампильос. Разведка была выполнена группой в 5 самолетов «И-15». На расстоянии 50 км от фронта обнаружили движение противника, но обстрела его не производили, так как на высоте 4000 м встретили 3 самолета противника, идущих от Севильи курсом на Антекеру, где был их аэродром. Мы сделали разворот и начали догонять противника, и в процессе сближения вели пулеметный огонь. Над самой Антекерой, т.е. около своего аэродрома, правый ведомый противника вышел из строя и вступил с нами в бой; ведущий и левый ведомый в бой не вступали. Видя, что один из самолетов противника решил драться, мы вдвоем бросились на него. Бой протекал очень энергично, и мы с 4000 м снизились за противником до 50 м. Мы его не отпускали до тех пор, пока он не уда-

---

<sup>a</sup> Часть текста при прочтении отчеркнута вертикальной чертой по левому полю.

<sup>b</sup> Датировано по подлинному письму.

<sup>c</sup> Подлинное письмо Е.Ф. Кондрата, датированное 16 июля 1937 г., см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 30–30об.

рился о землю. Два самолета противника остались на той же высоте и приняли бой с двумя нашими самолетами. Один из них атакует один из наших самолетов, но этот удар был принят на себя другим нашим самолетом, который через несколько секунд и зажигает атакующего противника. Третий наш самолет сближался лоб в лоб с «хейнкелями». Последний пробил нашему самолету один цилиндр, но благодаря тому, что мотор был воздушного охлаждения, пилот прилетел на свой аэродром и благополучно сел. Атакованный «хейнкель» разбился при посадке на своем аэродроме. Таким образом, в этот день мы имели большой успех. Несмотря на то что бой проходил в 50–60 км в тылу у противника, даже можно сказать над их аэродромом, в один прием погибло их звено.

### **№ 16.11. Из письма командира авиаотряда П.И. Путивко – о воздушном бое над Мадридом**

*12 февраля 1937 г.*

#### ***Из письма командира отряда П. о воздушном бое 12.02.1937 г.<sup>а</sup>***

Прибыв на аэродром, я ожидал, что, как всегда, сейчас, очевидно, надо будет лететь в разведку. Но сегодня лететь в разведку не пришлось. Было приказано ждать вылета на линию фронта для защиты наземных войск от налетов «юнкеров». Дождавшись сигнала и ракеты, быстро запустив мотор, я осмотрел своих ведомых, которые уже ждали сигнала для взлета. Дав сигнал, я взлетел и направился на южную часть Мадрида. При подходе я заметил трех «юнкеров», сопровождаемых несколькими группами истребителей, в общей сложности до 20 самолетов. Заняв исходное положение и доведя сближение до 400 м, я открыл огонь прямо в лоб. Дистанция быстро уменьшилась. Делаю переворот и ухожу со снижением, давая тем самым возможность вести огонь следующему звену. Истребители противника уже во время моей атаки начали терять высоту, чтобы противодействовать <нашей><sup>б</sup> атаке «юнкеров». При моем отваливании от «юнкеров» я ниже себя увидел одного «хейнкеля» и выпустил по нему одну очередь из пулемета. Заметив это, противник пытается уйти вправо, но натывается на моего ведомого. Видя невыгодность своего положения, противник идет на хитрость: начинает беспорядочное падение, но мы в бою не впервые и все эти проделки противника изучили достаточно

---

<sup>а</sup> Подлинный текст письма П.И. Путивко см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 24–25об.

<sup>б</sup> Слово вписано над строкой.

хорошо. Мы знаем, что он нас хочет уверить в том, что он сбит, чтобы уйти, когда мы его оставим. Продолжаем атаку. Противник, видя, что мы не идем на эту удочку, очевидно, решает уйти пикированием и делает переворот. На перевороте я ему посылаю солидную пулеметную очередь; он опять начинает беспорядочное падение. Предполагая вновь хитрость, я, не ведя огня, продолжаю его преследовать до тех пор, пока он не ударился о землю. После этого я выше себя заметил еще одного «хейнкеля». Погнался за ним, он начал уходить. В это время меня сверху начали атаковать «хейнкели». Увидев явное преимущество противника, я сразу решил уходить. Мотор стал дымить и перегреваться. У меня была одна мысль – дотянуть до своего аэродрома. Продолжаю лететь, но мотор работает все хуже и хуже. Не долетев до аэродрома, сделал вынужденную посадку без шасси.

## **№ 16.12. Записка летчика-истребителя Н.С. Виноградова о воздушном бое на Центральном фронте**

*13 февраля 1937 г.*

### ***Записка летчика В. о воздушном бое на Центральном фронте от 13.02.1937 г.<sup>а</sup>***

Взлет был по вызову. Взлетели звеном, я был правым ведомым. Над линией фронта встретили противника – 33 самолета, летевших в наше расположение с курсом в 210°. Командир покачиванием самолета дал сигнал «внимание, начинаем атаку». Наше звено атаковало «юнкерсы». Выход из боя был произведен резким левым разворотом со снижением в сторону от противника. При занятии моим звеном исходного положения для повторной атаки я отбил от строя и попал в строй неприятельских истребителей, которые находились на 150 м выше своих бомбардировщиков. Я дал одну непродолжительную очередь по истребителям противника, но в дальнейшем огонь пришлось прекратить, так как они все бросились на меня. К тому же они были метров на 100 выше. Надо было уйти от противника. Но как это сделать? Уйти с разворотом на 180° опасно, так как им будет очень удобно вести по мне огонь. И я решил, не меняя направления полета, уйти вниз, под них. Выполнив этот маневр и резко спустившись, я пристроился к первому попавшемуся нашему самолету и мы парой пошли в атаку на «юнкерса». Он шел от нас под ракурсом 90°. Наша атака совпала с атакой двух других И-16, которые атаковали этот же

---

<sup>а</sup> Подлинную записку Н.С. Виноградова см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 78–78об.

«юнкерс» с противоположной стороны. Выход из боя мы произвели боевым разворотом в сторону от противника. Далее я вновь занял позицию для атаки. Выход из второй атаки я произвел прохождением сверху «юнкерса» и быстрым набором высоты на позицию для производства третьей атаки. Но как раз в это время «юнкерс» загорелся и из него выпрыгнул один парашютист. Я перенес огонь с горящего «юнкерса» на парашютиста, но не знаю, убил ли я его или нет. Проследить за падением «юнкерса» мне не удалось, так как под собой я заметил одного «хейнкеля», за которым и погнался. В этот момент мне на помощь подошел один наш истребитель и вдвоем мы атаковали «хейнкеля», который задымился. Но тут открыла огонь зенитная артиллерия, окружив меня разрывами. Из зоны обстрела я вышел резким пикированием и вновь вместе со своим товарищем начал продолжать преследование «хейнкеля». Его мы преследовали до тех пор, пока он не врезался в землю.

**№ 16.13. Из письма командира авиаотряда С.П. Денисова – о воздушных боях над Мадридом в феврале 1937 г.**

*Не ранее 15 февраля 1937 г.<sup>a</sup>*

***Из письма командира отряда Д.  
о воздушном бое над Мадридом 15.02.1937 г.<sup>b</sup>***

Личный состав отряда и всей эскадрильи настолько изучил противника, что знает, когда в его самолетах сидит летный состав молодой (первые дни находящийся на фронте) и когда он уже обстрелян. От этого зачастую зависит исход воздушного боя.

15.02<sup>25</sup>, получив сигнал тревоги, вылетел на линию фронта. Вижу вдаль над нашей территорией три группы истребителей, по семь самолетов в группе в строю пеленга. Подал сигнал «вижу противника, идем в атаку». После этого сразу пошли в атаку на той же высоте под углом почти 90°. После первой атаки большая половина группы противника бросилась бежать, а меньшая половина приняла воздушный бой.

Атака строилась так: действовали двумя группами; первая атаковала, вторая обеспечивала атаку сверху. Если на атаковую группу сверху нападает противник, то немедленно с ним в бой вступала верхняя группа; первая атакующая группа, выйдя из боя, начинает

---

<sup>a</sup> Датировано по содержанию.

<sup>b</sup> Подлинное письмо С.П. Денисова см.: РГВА. Ф. 35082. Оп. 1. Д. 10. Л. 8–9об.



обеспечивать вторую группу. Таким образом получается лестница до 5000 м.

Таким и был воздушный бой 15.02.1937 г. По времени он продолжался всего 7 минут. Сбито было 7 самолетов противника; у себя потерь не было. Лучший способ выхода из воздушного боя с «хейнкелями» и «фиатами» – уходить на большой скорости со снижением, делая частую змейку; последнюю делать только ногами. При всяком воздушном бое с истребителями необходимо держаться в строю, т.е. в группе. Особо строго этого придерживаются немцы. У немцев есть «асы»<sup>26</sup>, которые ходят в одиночку или группами в 3–5 самолетов. Летают на больших высотах, до 6000 м. Они нападают на отбившиеся от строя одиночные самолеты и, сбив их, вновь возвращаются на высоту. Если сбить не удается, «ас» круто пикирует и уходит на свою территорию.

Излюбленный выход из боя «хейнкелей» – штопор или беспорядочное падение до земли в целях обмана противника. У земли летчик выравнивает самолет и бреющим полетом уходит на свою территорию. «Хейнкели» стреляют исключительно тремя видами пуль: трассирующими, разрывными и зажигательными. Ни «хейнкели», ни «фиаты» не выдерживают лобовой атаки; они обязательно будут делать разворот в какую-либо сторону, тем самым нарушая строй. Все остальные углы атаки зависят от положения в момент встречи с ними, так как ни в коем случае с атакой нельзя медлить, иначе противник уйдет. Надо сказать, что противник всегда использует солнце и облачность. Атаку он всегда стремится вести со стороны солнца. Облачность использует для внезапности: произведя атаку, скрывается в облаках. При сопровождении бомбардировщиков истребители летят над ними с большим превышением (до 3000 м) и на большом от них удалении (почти на 5–8 км).

Для атаки «юнкерсов» мы занимаем положение для производства ее в лоб.

16.02.[19]37 г. была именно такая картина воздушного боя с «юнкерсами» (11 самолетов). Первая группа истребителей вылетела с передового аэродрома и, атаковав несколько раз «юнкерсов», вступила в бой с истребителями. Моя группа прибыла неожиданно для «юнкерсов» как раз в это время. Моя группа (9 самолетов) произвела атаку сверху под углом 15–20° и в лоб; после первой же атаки «юнкерс» загорелся, второй подбитый пошел со снижением и упал. Вся остальная группа «юнкерсов» рассеялась. Лучший способ атаки «юнкерсов» в лоб, сверху и снизу под углом 15–20° и под крыло снизу под углом 20–25°. Атаковать «юнкерс» сверху, сзади и под хвост нельзя; я испытал этот способ и получил две пробоины, следовательно, подставлял себя под огонь летнабов.

## СОДЕРЖАНИЕ

---

---

<i>Д.Б. Хазанов. Советская авиация и Гражданская война в Испании</i> .....	3
Краткое археографическое предисловие .....	32

### **Сборники информационных материалов Разведывательного управления РККА (март–май 1937 г.)**

Сборник № 16 информационных материалов по Испании (действия истребительной авиации) .....	37
Сборник № 17 информационных материалов о военной обстановке в Испании .....	88
Сборник № 18 информационных материалов по Испании (действия бомбардировочной авиации) .....	118
Сборник № 19 информационных материалов о военной обстановке в Испании (боевые действия артиллерии) .....	182
Сборник № 20 информационных материалов о военной обстановке в Испании (боевые действия танков) .....	203
Сборник № 21 информационных материалов по Испании (протокол допроса и дневник немецкого летчика) .....	289
Сборник № 22 информационных материалов по Испании (Харамская операция и состояние Арагонского фронта) .....	307
Сборник № 23 информационных материалов об Испании (состояние тыла мятежников по материалам испанской фашистской прессы) ..	322
Сборник № 24 информационных материалов по Испании (боевые действия бомбардировочной авиации) .....	341
Сборник № 25 информационных материалов по Испании (по крестьянскому вопросу и состоянию промышленности) .....	392
Сборник № 26 информационных материалов об Испании (общая военно-политическая обстановка) .....	406
Сборник № 27 информационных материалов по Испании (военно-политическая обстановка на Северном фронте) .....	429
Сборник № 28 информационных материалов по Испании (о республиканском морском флоте) .....	443
Сборник № 29 информационных материалов по Испании (об Арагонском фронте) .....	461
Сборник № 30 информационных материалов по Испании (документы итальянских частей, захваченные республиканскими войсками в боях на гвадалахарском участке) .....	473

Сборник № 31 информационных материалов по Испании (материал опроса итальянских военнопленных, захваченных республиканцами в боях на гвадалахарском участке в марте 1937 г.).....509

## **Приложения**

### **Сводки РУ РККА о военных действиях в Испании**

№ 1-п. Сводка военных действий в Испании с 14 по 19 декабря 1936 г. ....	525
№ 2-п. Сводка военных действий в Испании с 20 по 25 декабря 1936 г. ....	530
№ 3-п. Сводка военных действий в Испании с 26 декабря 1936 г. по 2 января 1937 г. ....	533
№ 4-п. Сводка военных действий в Испании с 3 по 8 января 1937 г. ....	536
№ 5-п. Сводка военных действий в Испании с 9 по 14 января 1937 г. ....	539
№ 6-п. Сводка военных действий в Испании с 14 по 20 января 1937 г. ....	542
№ 7-п. Сводка военных действий в Испании с 21 по 26 января 1937 г. ....	543
№ 8-п. Сводка военных действий в Испании с 28 января по 8 февраля 1937 г. ....	547
№ 9-п. Сводка военных действий в Испании с 9 по 18 февраля 1937 г. ....	550
№ 10-п. Сводка военных действий в Испании с 19 по 27 февраля 1937 г. ....	552
№ 11-п. Сводка военных действий в Испании с 1 по 8 марта 1937 г. ....	556
№ 12-п. Сводка военных действий в Испании с 9 по 16 марта 1937 г. ....	558
№ 13-п. Сводка военных действий в Испании с 17 по 27 марта 1937 г. ....	560
№ 14-п. Сводка военных действий в Испании с 28 марта по 3 апреля 1937 г. ....	564
№ 15-п. Сводка военных действий в Испании на 17 апреля 1937 г. ....	566
№ 16-п. Сводка военных действий в Испании с 17 по 26 апреля 1937 г. ....	569
№ 17-п. Сводка военных действий в Испании с 27 апреля по 6 мая 1937 г. ....	572
№ 18-п. Сводка военных действий в Испании с 7 по 15 мая 1937 г. ....	575
№ 19-п. Сводка военных действий в Испании с 16 по 23 мая 1937 г. ....	578

Комментарии .....	581
Именной указатель .....	596
Географический указатель .....	603
Список сокращений .....	617
Перечень публикуемых документов .....	621

---

---



*Научное издание*

## **РККА и Гражданская война в Испании 1936–1939 гг.**

**Сборники информационных материалов  
Разведывательного управления РККА  
В восьми томах**

**Том 2**

**Сборники № 16–31**

Ведущий редактор *Н. А. Вольничик*

Редактор *К. В. Пальнова*

Художественный редактор *А. К. Сорокин*

Технический редактор *М. М. Ветрова*

Выпускающий редактор *Н. Н. Доломанова*

Верстка *Т. Т. Богданова*

Корректор *В. Т. Веденеева*

Л.Р. № 066009 от 22.07.1998. Подписано в печать 25.02.2020.

Формат 60х90/16. Печать офсетная. Усл. печ. л. 39,5.

Тираж 500 экз. Заказ №

Издательство «Политическая энциклопедия»

127254, Москва, Огородный проезд, д. 14.

Почтовый адрес: 127018, Москва, а/я 79.

Тел.: 8 (499) 685-15-75 (общий, факс), 8 (499) 672-03-95 (отдел реализации)