



**Bf 109F**

Дальность и продолжительность полета самолетов с моторами М-105ПФ на скорости 310 км/ч по прибору, при оборотах 2200 в минуту соответствовала приказу наркома обороны № 0171 для тех же скоростей и оборотов двигателя М-105П.

Повышение давления наддува М-105П повлекло за собой повышение температуры воды и масла – на 5 и 2 градуса соответственно.

С моторами М-105ПФ максимальные горизонтальные скорости ЛаГГ-3 с винтом диаметром 2,8 метра и антенной стали меньше на 8 км/ч, а с улучшенной отделкой поверхностей и винтом диаметром три метра, но без антенны – меньше на 3 км/ч, чем у Bf 109F. Як-1 имел без антенны равную с «немцем» скорость у земли, а Як-7 с антенной – большую на 3 км/ч скорость. Во всех случаях сравнение было с Bf 109F с антенной.

Под этими выводами подписались, в частности, начальники московского филиала ЛИИ М.А. Тайц и истребительного отдела НИИ ВВС С.Г. Фролов.

Короче говоря, скоростные и маневренные качества в вертикальной плоскости самолета Як-7 и Me-109F практически сравнялись, но предкрылки позволяли Bf 109F держаться на меньшей скорости. Но по секундному залпу бортового оружия «немец» заметно уступал нашим истребителям. Правда, снаряд ШВАК, как следует из отчета НИИ ВВС КА «Предварительные выводы по оценке вооружения отечественных самолетов и бомб», «по эффективности разрывного действия уступал снарядам немецкой пушки того же калибра (снаряд ШВАК весит 91 г, снаряд <...> МГ-ФФ весит 124 г)». Исход же боя между истребителями зависел, главным образом, от квалификации летчика, его инициативы и осмотрительности.

Весной 1942 года командир 283-го иап майор И.С. Морозов, воевавший на истребителях Як-7, сообщал заместителю наркома авиационной промышленности А.С. Яковлеву с фронта:

*«В первый же день пребывания на фронте мы провели три воздушных боя, два с Ю-88 и один – с Me-109F. С Ю-88 пятерка под моим командованием встретилась над полем боя, их было около 16 штук. Они шли бомбить боевые порядки наших войск, но, вступив с нами в бой, после короткой схватки, я поджег одного из них, вслед за ним сбил второго Герой Советского Союза старший лейтенант Галкин и третьего сбил лейтенант Гриценко. Было произведено еще по четырем несколько атак, и они сильно поврежденные ушли на свою территорию. Ни один фашистский самолет не успел сбросить бомбы на наши войска, а побросали на свою территорию и ушли восвояси. Мы могли бы сбить больше, но вооружение слабовато. Если бы*

### Высотно-скоростные характеристики Bf 109F по материалам английской прессы.

Высота, м	1510	3040	4560	6070	6700	7600	8360
Макс. скорость, км/ч	505	520	547	580	592	578	565

### Сравнительные данные Bf 109E-3 и Bf 109F, полученные в ходе испытаний самолетов в НИИ ВВС.

Тип самолета	Bf 109E-3	Bf 109F
Двигатель	DB-601A	DB-601N-1
Мощность, л.с. взлетная на высоте, м	1045 1050/4100	1150 1085/4000
Размах крыла, м	9,9	9,9
Длина, м	8,66	9,16
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	16,3	16,16
Взлетный вес, кг	2585	2780
Вес пустого, кг	2016,1	2209
Вес топлива, кг	276	296 – 300
Скорость макс., км/ч у земли на высоте, м	440 – 546/4000	510 561/2900 557/4000
Скороподъемность, м/с	11,2	16,9
Время набора высоты 5000 м, мин	6,3	5,4
Набор высоты за боевой разворот с 1000 м, м	500	850 <sup>1)</sup>
Время виража, с на высоте 1000 м	26,5 – 29,4	19,6 – 20,5
Практический потолок, м	10 000	8750
Дальность, км	550	850 – 900 <sup>2)</sup>
Разбег/пробег, м	305/473	310/418
Вооружение: количество х калибр  бомбы, кг	2x20 2x7,92 –	1x15 2x7,92 250

Примечание. 1. Потеря высоты при перевороте – 600 м. 2. На наимыгоднейшем режиме полета.

*вместо ШКАСа стояли БС, то наверняка было бы сбито еще 3-5 Ю-88. В тот же день во второй вылет мы сбили (ст. лейтенант Рябенко) еще один Ю-88 и здесь мы завязали бой с 18-ю Me-109F (нас было восемь).*

*Сразу же после встречи мы поняли, что Як-7 гораздо маневреннее на вираже и что он еще больше превосходит противника в маневре с поднятием на высоту от 4000 м и выше. После короткой схватки я и мои товарищи сумели*