

Александр Медведь, Дмитрий Хазанов



«ФОККЕ-ВУЛЬФ» FW 190

МНОГОЦЕЛЕВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ
ЛЮФТВАФФЕ



**Александр Медведь
Дмитрий Хазанов**

«ФОККЕ-ВУЛЬФ»

FW 190

**МНОГОЦЕЛЕВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ
ЛЮФТВАФФЕ**

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«ЭКСМО»
2007

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В. Петелина

*Помощь при написании работы оказали
И.В. Башнина, М.Ю. Быков, Д.М. Володин, А.А. Егоров,
М.Ю. Медведь, Ю.Г. Минкевич, А.В. Михайлов, Г.П. Серов,
а также зарубежные коллеги-историки
К.-Ф. Геуст, П. Родайке, М. Салонен и М. Холм,
которым авторы выражают искреннюю благодарность.*

Медведь А.Н., Хазанов Д.Б.

**М42 «Фокке-Вульф» FW 190. Многоцелевой истребитель Люфтваффе — М.:
Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. — 136 с.: ил.**

ISBN 978-5-699-21874-5

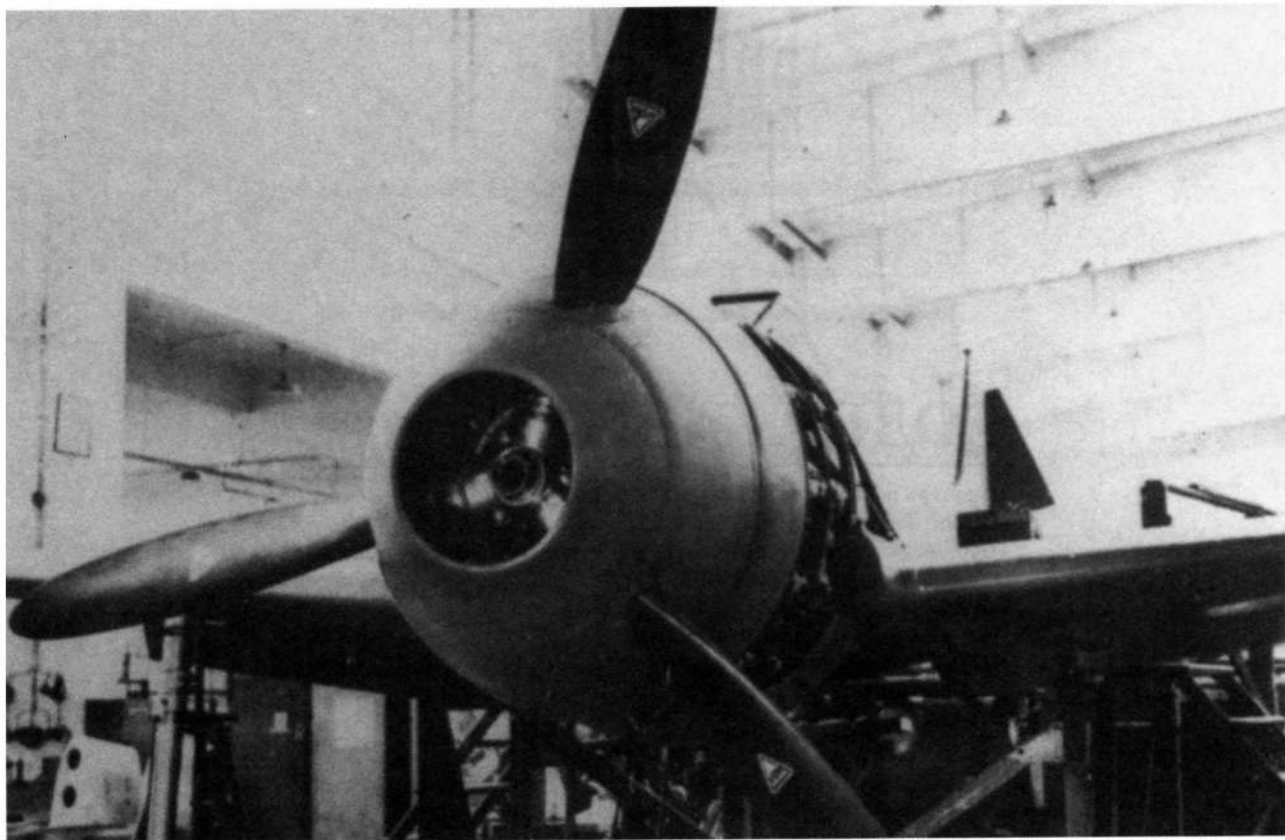
«Фокке-Вульф» FW 190, спроектированный под руководством Курта Вальдемара Танка в конце 30-х годов минувшего века, оказался вторым по массовости истребителем Люфтваффе в годы Второй мировой. Благодаря мощному мотору и совершенной аэродинамике самолет в первый период боевого применения стал очень серьезным противником для авиации союзников как на Западном, так и на Восточном фронте. На базе FW 190 немецким конструкторам удалось создать целое семейство боевых машин — достаточно эффективные штурмовики, истребители-бомбардировщики, ночные истребители и разведчики, а также самолеты специального назначения. Все они принимали активное участие в боевых действиях вплоть до последних дней Второй мировой войны...

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

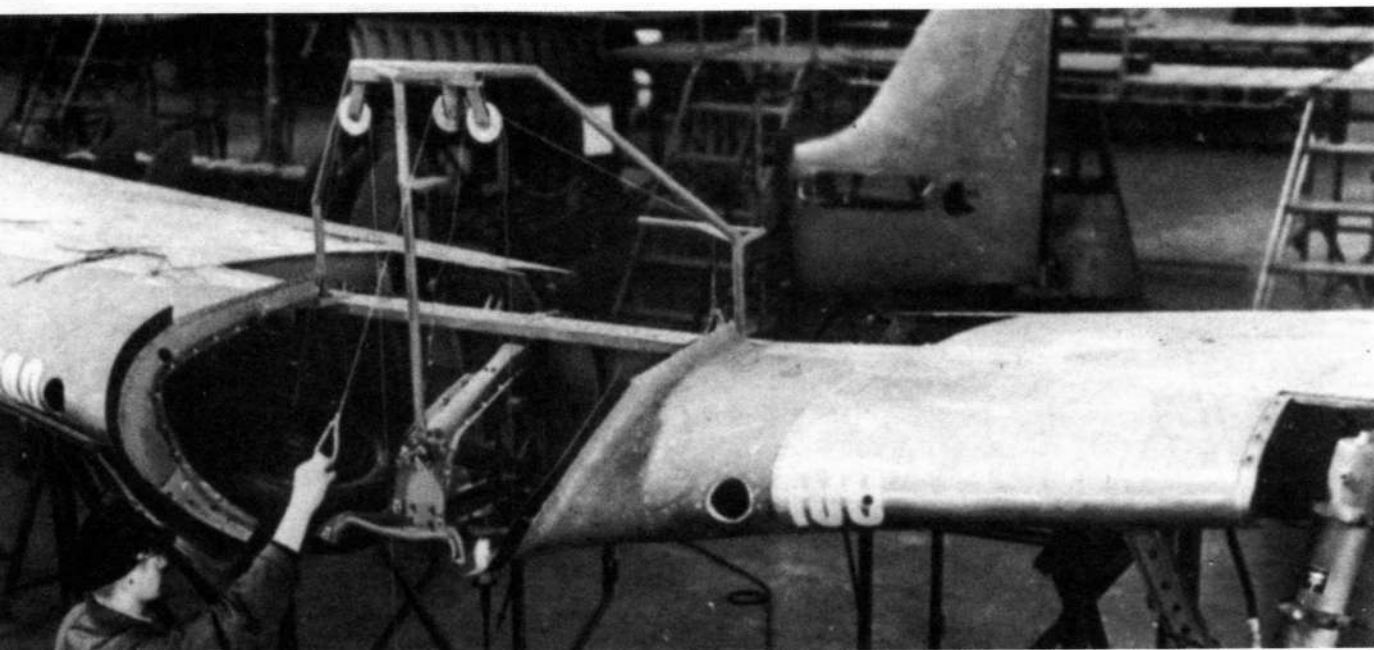
«Вюргер» выпорхнул из гнезда	5
Начало боевого пути	32
«Сто девяностые» отправляются на Восточный фронт	51
Этот многоликий «Фокке-Вульф»	64
Ударом на удар	82
Восточный фронт. После перелома	100
Штурмовики Восточного фронта	112
Подведём итоги	126
Литература и источники	135





**Вверху: необычный
тоннельный кок винта,
разработанный для
прототипа FW 190**

**Внизу: макет крыла,
на котором отлаживали
систему уборки
и выпуска шасси**



«ВЮРГЕР» ВЫПОРХНУЛ ИЗ ГНЕЗДА

«...Ох уж эти чертовы «Фокке-Вульфы»! — воскликнул американец. — Некоторые из этих малюток несут по четыре пушки. «Мессершмитт» летит на тебя и стреляет. Но когда на тебя летит «Фокке-Вульф», он пыляет, как неоновая реклама!»

Дж. Э. Джонсон. «Лучший английский ас»

О разновидностях лошадей... и истребителей

В конце 1930-х годов германские Люфтваффэ имели на вооружении один из лучших в мире самолетов-истребителей «Мессершмитт» Bf 109, и, казалось бы, не нуждались в срочной замене или «подстраховке» этой машины. Однако главный конструктор фирмы «Фокке-Вульф» К. Танк придерживался другого мнения. Отцы — основатели фирмы профессор Генрих Фокке и Георг Вульф к тому времени не участвовали в управлении ею (Г. Фокке стал техническим директором новой фирмы «Фокке-Ашгелис» и занимался исключительно винтокрылыми аппаратами, а Г. Вульф погиб при испытаниях самолета в сентябре 1927 г.), и реальным техническим руководителем стал доктор Курт Вольдемар Танк, дипломированный инженер (немцы гордились такой квалификацией и обязательно подчеркивали в своих титулах «законченность» полученного высшего образования) и летчик. К числу его несомненных конструкторских успехов относили две машины — двухдвигательный разведчик FW 189 (впоследствии получивший на советско-германском фронте прозвище «рама») и четырехмоторный многоцелевой (транспортный, разведывательный, бомбардировочный) самолет FW 200. В качестве конструктора К. Танк начинал на фирме «Рорбах». После того как «Фокке-Вульф» получила в свое распоряжение старый завод фирмы «Альбатрос» в пригороде Берлина, конструктор переменил место работы и довольно быстро выдвинулся в первый эшелон руководителей.

Из воспоминаний А.С. Яковлева, встречавшегося с К. Танком во время командировок в Германию накануне Великой Отечественной войны, вырисовывается такой облик немецкого конструктора: «...среднего роста, крепко скроенный мужчина с хриплым голосом, с серыми жесткими глазами. Это типичный фашист-пруссак. На лице у него шрамы от студенческих дуэлей... Курт Танк в

первый же день нашего посещения завода сел в кабину тренировочного самолета и показал класс высшего пилотажа: вот, мол, удивляйтесь — главный инженер и директор завода у нас сам летает. После целого фейерверка фигур высшего пилотажа Курт Танк вышел из самолета самодовольный и улыбающийся...»

Что и говорить, что впечатление не слишком выгодное. Тем более, что в дальнейшем А.С. Яковлев невысоко отзывался и о продукте его интеллектуальной деятельности — истребителе «Фокке-Вульф-190», «беспошадно битом советскими истребителями с момента его появления на фронтах в 1943 году». К сожалению, сегодня следует признать такую оценку FW 190 излишне тенденциозной и неоправданно уничижительной. А может, и сам Курт Танк не был столь уж примитивен?

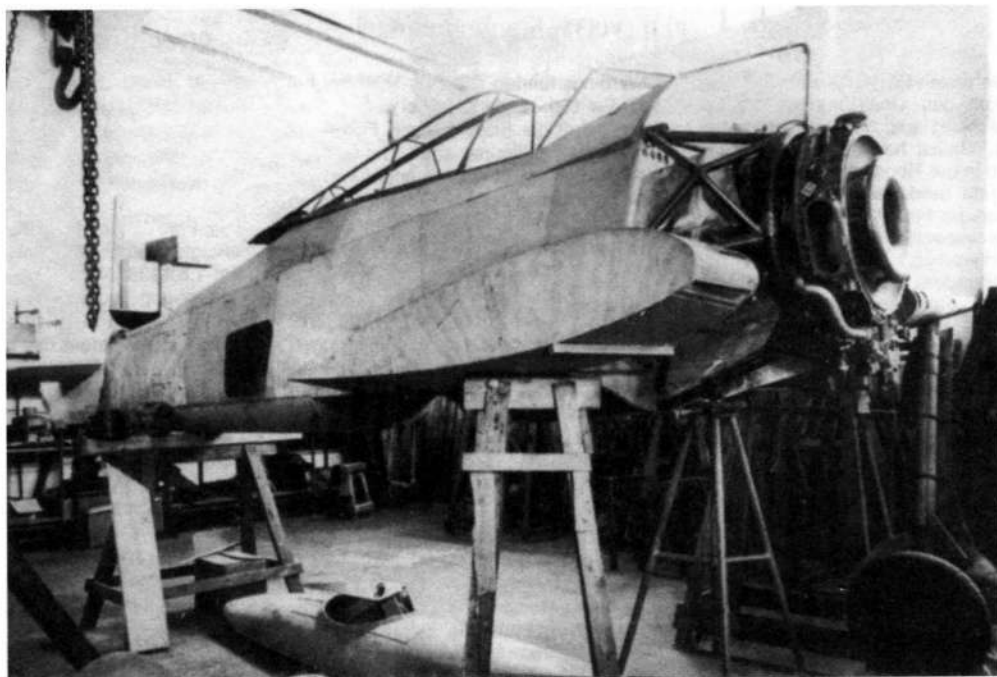
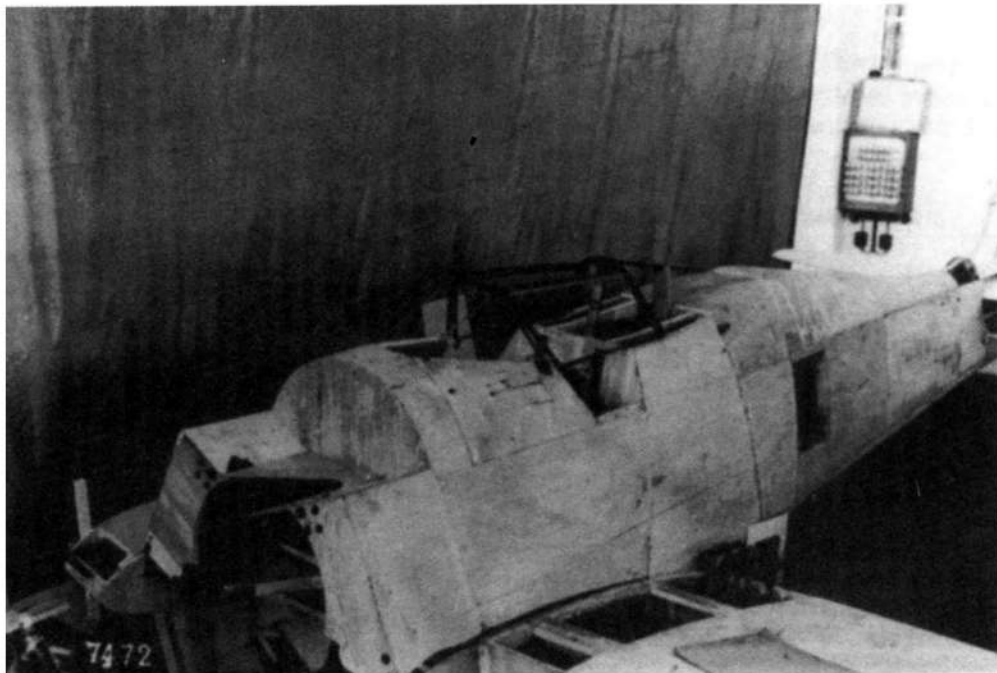
**Главный конструктор
самолета FW 190
Курт Вольдемар Танк**

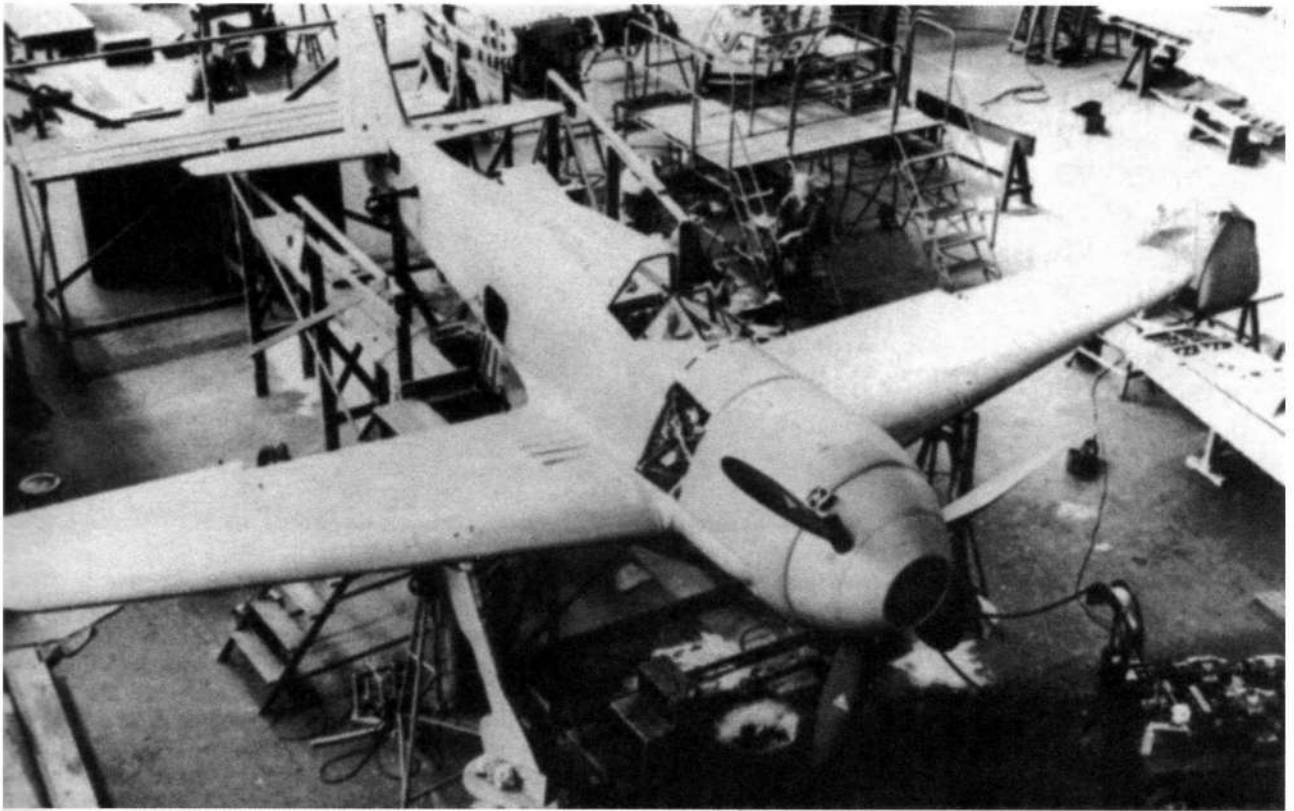


По мнению самодовольного «фашиста-пруссака», набор технических решений, заложенных в свое время при проектировании истребителей Вф 109 и «Спитфайр», соответствовал концепции этакого «скакового жеребца», когда почти все технические решения, применяемые в конструкции истребителя, подчиняются идее получения наивысшей максимальной скорости полета. Дейст-

вительно, при их создании разработчики стремились в полной мере использовать преимущества мощных 12-цилиндровых двигателей жидкостного охлаждения, появившихся во второй половине 1930-х годов. Обладая относительно небольшим миделевым сечением, с радиаторами, помещенными в тщательно спрофилированных туннелях, такие истребители в то время вплотную

**Деревянные макеты
фюзеляжа и крыла
самолета**





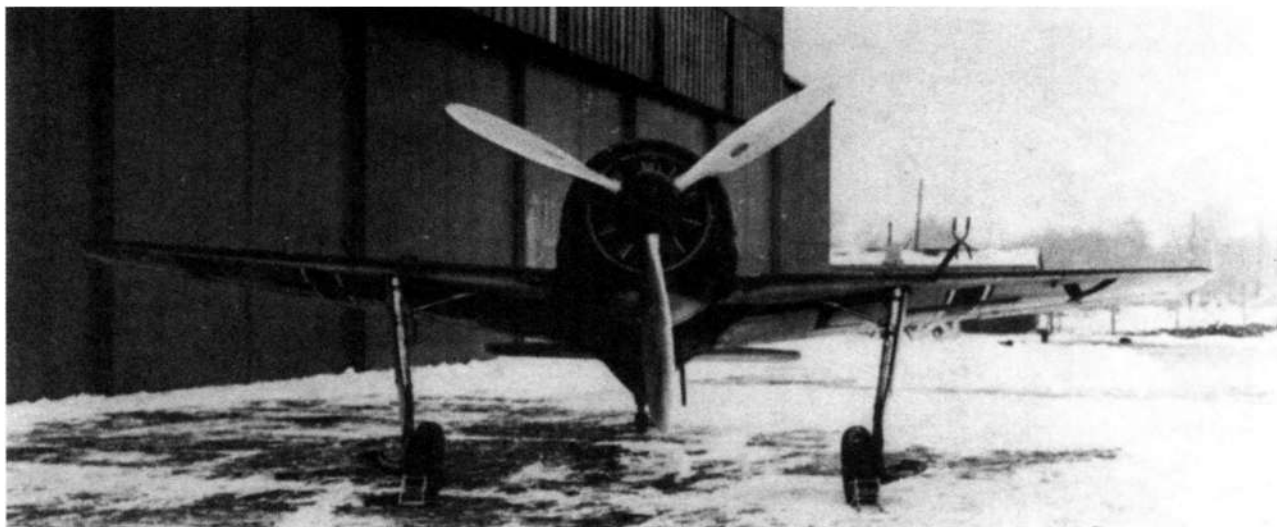
приблизились к заветной черте — 600 км/ч, а экспериментальные варианты перешагнули 700 км/ч. Платой за фантастически большую по тогдашним меркам максимальную скорость оказалась не слишком высокая живучесть силовой установки, а также неважные эксплуатационные характеристики, особенно в зимний период. В погоне за большой скоростью конструкторы порой жертвовали и прочностью самолета.

Сам К. Танк был глубоко убежден, что помимо указанной концепции имеет право на жизнь и иной «философский» подход к созданию истребителя, суть которого он пояснял следующим образом: «В годы Первой мировой войны я служил в кавалерии, а затем в пехоте, и я своими глазами наблюдал те ужасные условия, в которых приходилось работать боевой технике в военное время... Постепенно я убедился в том, что должна существовать и другая ветвь развития современного истребителя в любом будущем военном конфликте: такой самолет должен быть способен работать с плохих фронтовых аэродромов; его должен легко осваивать летный и технический состав, получивший сравнительно непродолжительную тренировку; он должен быть способен возвращаться на свой аэродром после

получения существенных боевых повреждений. Эти мысли легли в основу проектирования FW 190; он должен был стать не «скаковым жеребцом», а «лошадью кавалерийской»...»

Живучесть конструкции, легкость в управлении, широкое применение агрегатных методов сборки и простота обслуживания — вот ключевые слова, характеризующие эту машину фирмы «Фокке-Вульф». Еще одно ключевое выражение — «мотор воздушного охлаждения». В конце тридцатых годов прошлого столетия в Германии, как и в ряде других стран, появились опытные образцы звездообразных моторов мощностью 1500—1700 л.с., существенно превосходившие по этому параметру современные V-образные двигатели. Если для вывода из строя мотора с жидкостным охлаждением порой было достаточно одной пули (через образовавшееся отверстие находящаяся под давлением жидкость быстро выбрасывалась, мотор перегревался и заклинивал), то двигатель воздушного охлаждения нередко продолжал работать, получив многочисленные пробоины, а иногда даже лишившись одного или нескольких цилиндров. С этой особенностью звездообразных моторов воздушного охлаждения были хорошо знако-

*Прототип FW 190V1
в сборочном цехе*



На виде спереди хорошо заметно крыло укороченного размаха, характерное для ранних прототипов машины

мы офицеры Технического управления Люфтваффе. Кроме того, добиваясь признания истребителя Vf 109, конструктор Вилли Мессершмитт нажил немало врагов в руководстве Люфтваффе. Поэтому не стоит удивляться тому, что весной 1938 г. в ответ на предложение фирмы «Фокке-Вульф» о создании истребителя с мотором воздушного охлаждения из Технического управления было быстро получено благосклонное согласие. Первоначально речь шла о постройке четырех опытных машин.

Полномасштабная разработка самолета, получившего обозначение «Фокке-Вульф» (Focke-Wulf) FW 190, началась в июле 1938 г. Как и многим другим самолетам фирмы, ему придумали «птичье» название «Вюргер» (Wurger — «ястреб-стервятник»), но оно впоследствии не получило широкого признания. Ведущим инженером по новой машине К. Танк назначил своего заместителя В. Кетера, а проектно-конструкторскую группу возглавил Р. Блазер, на которого возложили ответственность за совершенство аэродинамики, прочность и технологичность конструкции самолета.

Истребитель, постепенно приобретающий реальные очертания на чертежных досках конструкторского бюро в Бремене, по внешнему виду был вполне обычным цельнометаллическим низкопланом. Однако в отличие от других современников он был оснащен 18-цилиндровым звездообразным мотором воздушного охлаждения BMW 139, развивавшим на испытаниях взлетную мощность 1550 л.с. В указанный период времени «сто тридцать девятый» считался одним из наиболее перспективных германских авиационных моторов. Для самолета проекти-

ровали входивший в те годы в моду необычный тоннельный кок винта, который, как ожидалось, при низком лобовом сопротивлении должен был обеспечивать хорошие условия для охлаждения мотора.

Создатели нового истребителя уделили особое внимание обеспечению хорошей управляемости машины и снижению нагрузок на ручку управления при пилотировании (нагрузки на педали менее критичны, поскольку летчик способен развивать значительно большее усилие ногами, чем руками). Прежде проводка управления на машинах фирмы была тросовой, что порой порождало колебательные движения элеронов и рулей. Проектируя новый истребитель, конструкторы фирмы «Фокке-Вульф» применили жесткую проводку, при этом органы управления самолетом соединили с управляющими поверхностями с помощью системы металлических труб (и только проводка к рулю высоты частично изготавливалась из толстой стальной проволоки). Еще одним нововведением на конструируемом истребителе было применение довольно большого фонаря кабины с минимумом металлических элементов каркаса, что обеспечило пилоту исключительно хорошие условия обзора верхней полусферы. Через несколько лет подобный фонарь стал вполне обычным для истребителей нового поколения, но родоначальником всех этих конструкций было остекление, впервые сконструированное инженерами «Фокке-Вульф» для самолета FW 190.

В мае 1939 г. постройка FW 190V1 (буквой V — Versuchs — с добавлением порядкового номера машины в Люфтваффе было принято обозначать опытные самолеты) была закончена. Машина получила гражданский



регистрационный номер D-OPZE. При размахе крыла 9,5 м и его площади 14,9 м² масса пустого истребителя после взвешивания оказалась равной 2267 кг, а взлетная масса — около 3000 кг. Опробовав машину в нескольких рулежках, летчик-испытатель фирмы Г. Зандер впервые поднял ее в воздух 1 июня. Не удаляясь от аэродрома, он спиралью набрал высоту 2000 м и оценил управляемость самолета. Зандер так описывал свой первый полет на FW 190V1:

«Я выполнил несколько скоростных «площадок» на разных высотах для того,

чтобы понять, насколько хорошо самолет управляется на большой скорости, затем несколько виражей на различных скоростях и убедился, что нагрузки на органы управления были нормальными. Машина имела прекрасную управляемость. Нагрузки на ручке были небольшими, хорошо сбалансированными, и в процессе всего первого полета я ни разу не воспользовался триммером. Я знал, что большинство летчиков-испытателей «под занавес» первого полета делают на новой машине «бочку», однако сам я не стал выполнять фигуры высшего пилота-

Первый прототип с мотором BMW 139 буксируют на аэродром

Начальник Технического управления Люфтваффе генерал Э. Удет (в центре) обсуждает перспективы FW 190

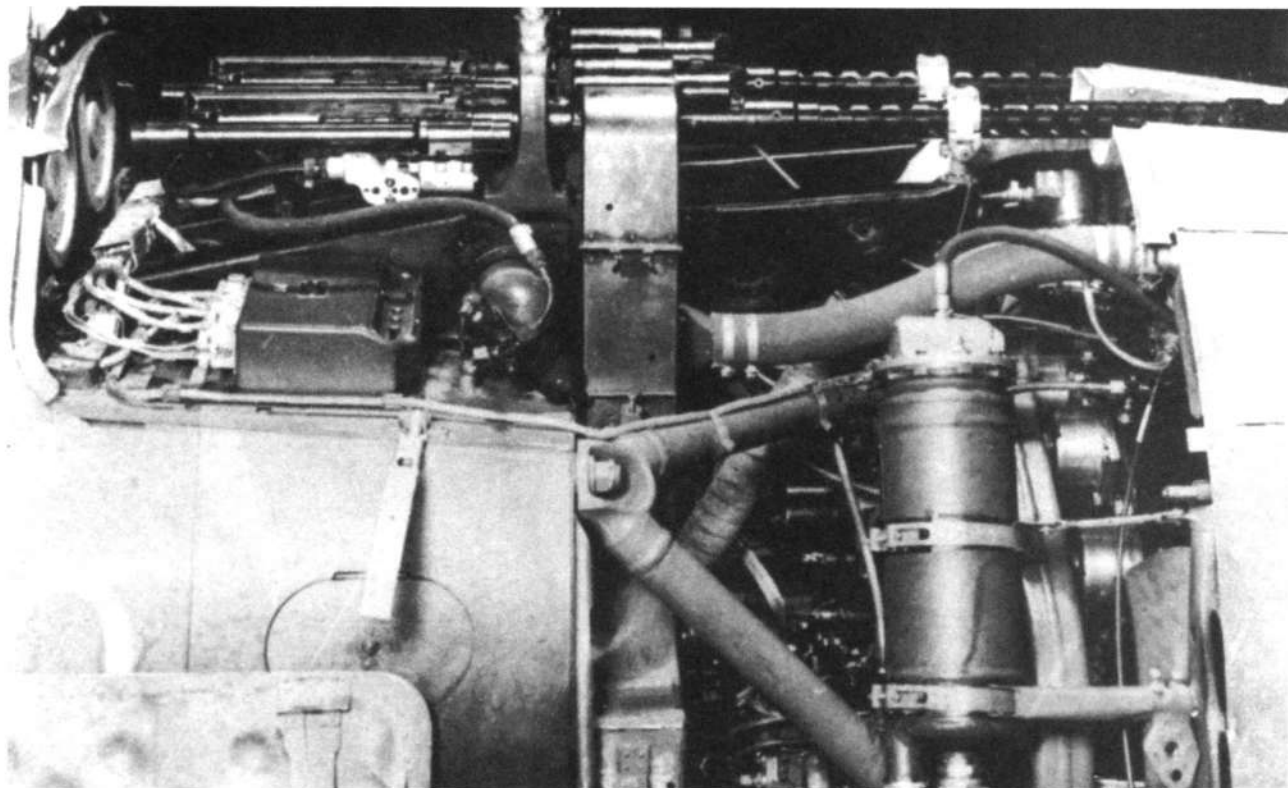




Первая шестерка на заводском аэродроме фирмы «Фокке-Вульф»

жа в первом полете на FW 190; мне показалось достаточным то прекрасное впечатление, которое оставлял новый самолет, и я предпочел отложить занятия воздушной акробатикой на более поздний этап испытаний, когда я лучше узнаю машину. В первом полете мне было важно уточнить лишь управляемость нового истребителя».

Фюзеляжные пулеметы MG 17, смонтированные над мотоустановкой



Единственной более—менее серьезной проблемой, с которой столкнулся Зандер в первом полете, был перегрев мотора BMW 139. Еще в период наземных испытаний было принято решение об улучшении охлаждения двигателя путем установки 10-лопастного вентилятора на входе в подкапотное пространство, однако это устройство не успели своевременно изготовить. Зандер перед вылетом надел только легкий летний комбинезон, но, несмотря на это, он очень быстро почувствовал, что в кабине становится жарко. «Задняя часть моторной установки непосредственно примыкала к передней стенке кабины, а мои ноги на педалях были прямо под агрегатами двигателя. Постепенно температура в кабине поднялась до 55 градусов. Мне стало казаться, что ноги мои коптят на костре! Жара была едва переносимой и ужасно неприятной».

Особенности конструкции фонаря кабины FW 190 исключали возможность его открывания в полете (фонарь мог быть сброшен только аварийно), поэтому уменьшить температуру воздуха в кабине путем «проветривания» Зандер не мог, и ему пришлось потерпеть. Еще одной неприятностью было проникновение в кабину выхлопных газов от мотора: «К счастью, я всегда держал кислородную маску под рукой. Я быстро надел



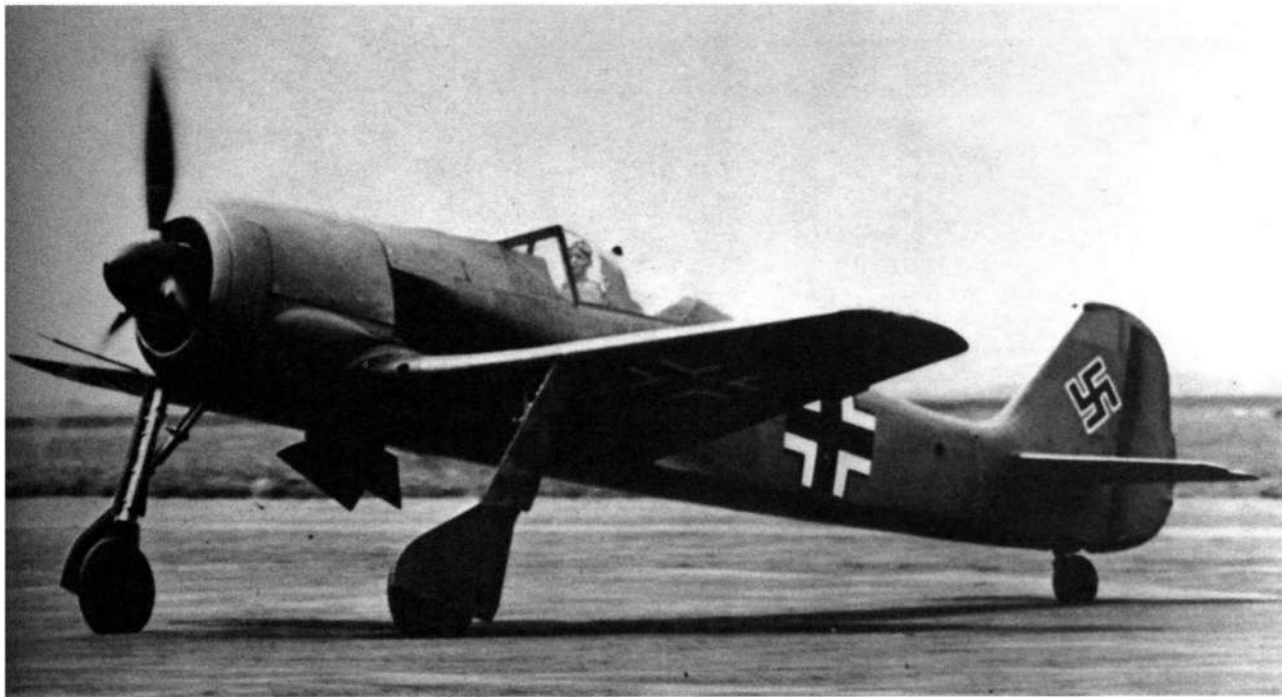
маску и практически на протяжении всего полета дышал чистым кислородом». (Любопытно, что с такими же проблемами столкнулся в 1942 г. советский авиаконструктор С.А. Лавочкин, установивший на истребитель ЛаГГ-3 звездообразный мотор М-82 конструкции А.Д. Швецова. С перегревающимся двигателем намучились, но, в конце концов, удалось нормализовать его температурный режим, а вот на загрязнение воздуха в кабине выхлопными газами и на головную боль от этого летчики жаловались даже в конце 1943 г.). Зандер обнаружил еще один дефект: замки, фиксирующие стойки шасси в убранном положении, не выдерживали положительных перегрузок, и стойки выпадали из ниш, в результате чего в кабине загорались красные табло «Замки шасси открыты». Впрочем, эту недоработку быстро устранили. Как только самолет приземлился, замки отрегулировали, и проблема больше не возникала. Зато устранить перегрев мотора BMW 139 никак не удавалось.

В процессе дальнейших испытаний в Рехлине, испытательном центре Люфтваффе, FW 190V1 продемонстрировал максимальную горизонтальную скорость полета 594 км/ч на высоте около 5500 м. Все летавшие на новом истребителе пилоты были в восторге от его управляемости, однако также отметили хронический перегрев мотора на большинстве режимов. В июле Рехлинский центр посетили генералы Э. Удет

(начальник Технического управления) и Р. Люхт (главный инженер Люфтваффе). Оба были поражены обликом выбравшегося из кабины FW 190V1 летчика-испытателя Франке, который предстал перед ними в майке и шортах. Смущенный пилот спрятался от генералов за спинами товарищей, которые заявили высокому начальству, что, в общем-то, машина хороша, но в кабине невероятно жарко. Ведущий инженер Блазер получил указание ускорить установку вентилятора на валу редуктора двигателя.

Первый полет FW 190V2 (бортовой номер FO+LZ) совершил в предпоследний ноябрьский день 1939 г. На этой машине, в отличие от первого прототипа, было установлено вооружение в корневой части крыла — два синхронных пулемета «Рейнметалл Борзиг» MG 17 калибра 7,92 мм, расположенные ближе к оси самолета, и два 13-мм MG 131 той же фирмы, расположенные чуть дальше от оси, а в кабине смонтировали прицел Revi C/12C. Взлетная масса истребителя в связи с этим возросла до 3125 кг. Мотор по-прежнему перегревался, несмотря на установленный вентилятор. Истребитель снова подняли в воздух 6 и 9 декабря, предварительно демонтировав вентилятор. Как оказалось, температурный режим от этого практически не изменился. Кроме того, на практике оценив достоинства и недостатки тоннельного кока винта, испытатели пришли к выводу о нецелесообразности его

Предсерийный FW 190A-0: оружия в корневой части крыла нет, во внешней части крыла смонтированы пулеметы MG 17, обтекатель подачи воздуха к нагнетателю симметричный каплевидный



Этот FW 190A-0 вообще не был вооружен

использования, поскольку увеличение массы конструкции не компенсировалось соответствующим приростом скорости.

В связи с этим на первом прототипе была предпринята попытка улучшить охлаждение мотора путем замены тоннельного кока небольшим обычным обтекателем втулки винта, а также применения капота типа NACA. После переделок FW 190V1 сменил регистрационный номер на FO+LY. К досаде разработчиков и летчиков-испытателей полеты, возобновившиеся 25 января 1940 г., не принесли желаемых результатов. Выявилась необходимость замены силовой установки.

Руководство моторостроительной фирмы BMW (Bayerische Motoren Werke) также пришло к выводу о нецелесообразности продолжения усилий по доводке BMW 139. Перегрев нижних цилиндров второго ряда «звезды» не удавалось устранить никакими ухищрениями. Вскоре директорат фирмы BMW решил прекратить работы над мотором BMW 139 и сосредоточить все силы на доводке двигателя BMW 801, наиболее передовой новинки фирмы. При том же диаметре звезды, как и у BMW 139, «восемьсот первый» был двухрядным 14-цилиндровым мотором, весившим несколько больше своего неудачливого предшественника, но зато и более мощным. Установка мотора BMW 801 вместо BMW 139 на истребитель FW 190 потребовала серьезных переделок моторамы, капотов и усиления конструкции передней части фюзеляжа.

Техническое управление Люфтваффе одобрило замену силовой установки, одновременно настояв на том, чтобы первые два прототипа — V1 и V2 — все же прошли полный цикл испытаний с BMW 139. Заказанные опытные машины V3 и V4 приняли решение оборудовать моторами BMW 801, причем первый из них — двигателем модификации A с вращением вала по часовой стрелке, а второй — модификации B с противоположным направлением вращения вала. Однако впоследствии самолет V3 разобрали и использовали на запчасти для других опытных машин, а FW 190V4 довели до разрушения при проведении статических испытаний. Поэтому реально первым опытным истребителем, оснащенным BMW 801, стал пятый экземпляр машины — FW 190V5.

Поскольку масса самолета стала увеличиваться, пятый прототип разработали в двух вариантах — с размахом крыла 9,5 м (как у предыдущих опытных машин; этот вариант назвали V5k от слова klein — «маленький»), и с размахом крыла, увеличенным до 10,383 м (V5g от слова gross — «большой»). Длина фюзеляжа у обоих вариантов составляла 8,798 м. Вооружение состояло из двух пулеметов MG 17, смонтированных в корневой части крыла. Истребитель FW 190V5k, оснащенный предсерийным мотором BMW 801C-0 (аналогичным модификации A, но имевшим боевой режим на второй скорости нагнетателя), вышел на испытания в апреле 1940 г.

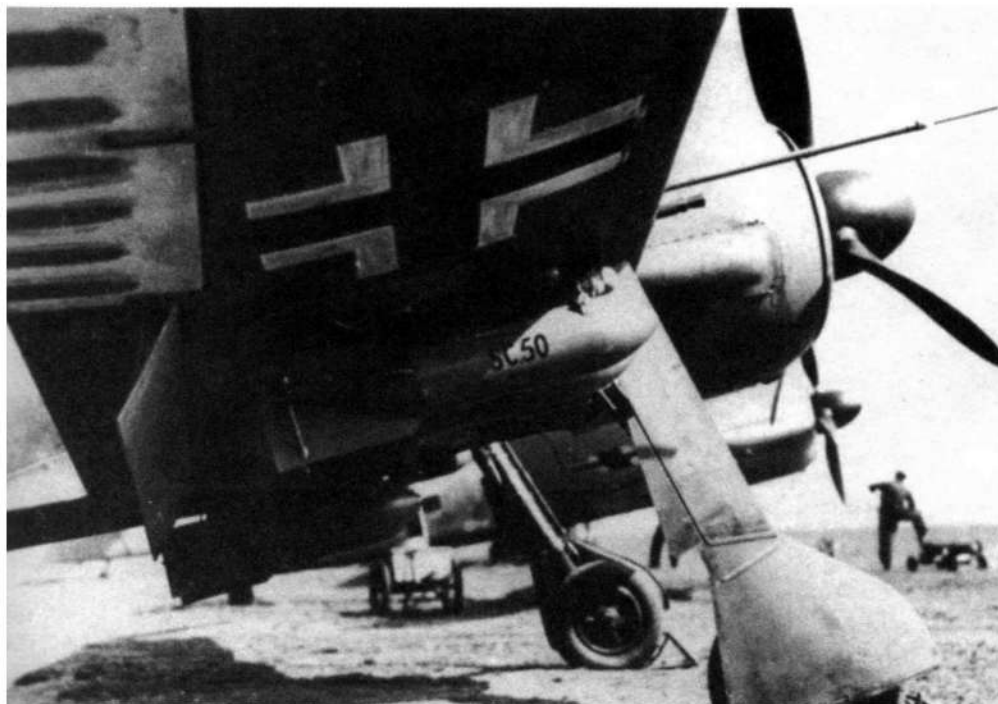
Возросшая масса винтомоторной установки и усиление элементов конструкции привели к тому, что V5k оказался тяжелее V1 на 635 кг (по другой версии причиной появления V5 в двух вариантах явилось столкновение опытного самолета с трактором в августе 1940 г., при этом было разрушено крыло, и машину решили восстановить с увеличенным размахом крыла).

Взлетная мощность мотора BMW 801 серии C составляла 1600 л.с., номинальная у земли — 1460 л.с., а на высоте 4600 м — 1380 л.с. Мотор выпускался в виде стандартной мотоустановки и крепился к кольцевой мотораме прямоугольного сечения посредством трубчатых сварных подкосов с резиновыми амортизаторами. 12-лопастный вентилятор с частотой вращения, в 3,19 раза превышавшей частоту вращения винта, становился особенно эффективным на взлетном режиме, когда скоростной напор набегающего потока был еще недостаточен, а мощность, развиваемая двигателем, максимальной.

«14-цилиндровый BMW 801 был тяжелее BMW 139, а это означало, что он нуждался в более прочной силовой конструкции, служащей для его установки. Увеличение массы носовой части фюзеляжа потребовало, чтобы кабина пилота была несколько сдвинута назад с тем, чтобы не нарушалась центровка машины. Это вызвало определенное ухудшение обзора вперед и вниз, но одновремен-

но и устранило в значительной степени проблему перегрева: поскольку теперь кабину и мотор отделяло значительное расстояние, на новом истребителе наконец-то стало возможным летать, не рискуя поджарить свои ступни, — вспоминал Зандер. — Увеличение массы машины привело к возрастанию удельной нагрузки на крыло, и новая версия уже не обладала той прекрасной маневренностью, которая была характерна для первых прототипов».

Единственным способом, позволявшим восстановить прежнюю отличную управляемость, характерную для V1, было уменьшение нагрузки на крыло. Летом 1940 г. машину переоборудовали в вариант V5g с крылом увеличенного размаха, уменьшенным сужением и с площадью, выросшей примерно на 20% (до 18,3 м²). Горизонтальное оперение также несколько увеличили в размерах с тем, чтобы обеспечить рациональное соотношение между площадями поверхностей. Первый полет на FW 190V5g выполнил все тот же Г. Зандер. По мнению испытателя, скороподъемность и управляемость машины существенно улучшились. С новым крылом максимальная скорость полета оказалась всего на 9,6 км/ч меньшей, чем у прежней версии V5k, что сочли приемлемой платой за улучшение других характеристик, а Техническое управление согласилось с тем, чтобы все FW 190 предсерийной партии, не достигшие еще высокого уровня готовности, полу-



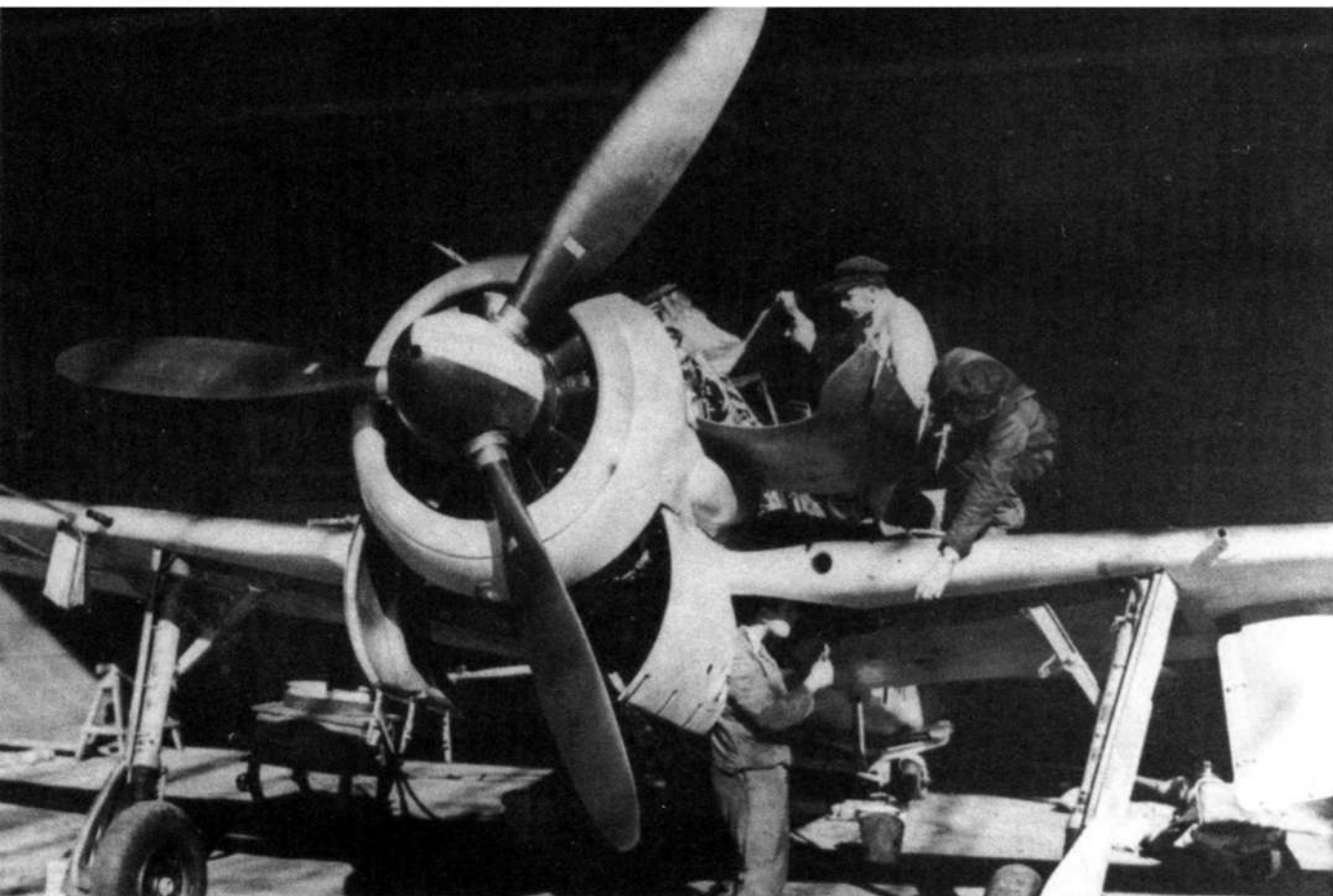
Опытный самолет FW 190A-0/U4 снабдили подфюзеляжным держателем для бомбы SC 250 и четырьмя подкрыльевыми держателями для бомб SC 50 (SC 70)

чили крыло увеличенного размаха и площади. Рейхсмаршал Г. Геринг, посетивший фирму и ознакомившийся с истребителем, выразил К. Танку пожелание, чтобы эти самолеты как можно скорее стали «выпекаться как горячие бублики».

Следующей после V5 по логике должна была стать опытная машина V6, но она оказалась первой в предсерийной партии, которую по предложению фирмы стали обозначать FW 190A-0. Руководство «Фокке-Вульф» на этом этапе решило присваивать букву А с цифрой через дефис не только обычным истребителям, но и вариантам тяжелых истребителей, истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков. Впоследствии такое решение потребовало ввода дополнительных буквенно-цифровых обозначений для выделения особых модификаций машины в общей серии, таких, например, как А-0/U1 (U — сокращение слов *Umrüst Bausatze*, принятое в германской авиапромышленности для обозначения заводских доработочных или модификационных комплектов) и т.п.

Поздней осенью 1940 г. головные истребители серии FW 190A-0 начали выходить из ворот сборочного цеха завода в Бремене. Первые семь машин имели «короткое» крыло и оперение по типу V1, а остальные 33 получили увеличенные плоскости, опробованные на V5к. Самолет FW 190A-0/U1 (он же V6) стал первым истребителем с пулеметами MG 17, установленными над мотором. Еще два таких же пулемета он нес в корневой части крыла. Этот же самолет был впервые оборудован тремя многозамковыми держателями с возможностью подвески до восьми 50-кг бомб SC 50. Четыре машины серии А-0 получили крупнокалиберные пулеметы «Рейнметалл Борзиг» MG 131 в крыле вместо MG 17; эти истребители обозначались FW 190A-0/U2. Единственный FW 190A-0/U3 использовался для отработки нового радиооборудования, а на двух FW 190A-0/U4 опробовали так называемое «мокрое» крыло с трубопроводами к подкрыльевым подвесным бакам емкостью по 300 л. В случае нужды на подкрыльевые держатели можно было подве-

**Еще немного усилий,
и этот FW 190A-1 будет
готов подняться в воздух**



силь 250-кг бомбы SC 250. На некоторых машинах серии А-0 опробовались установка пушек «Маузер» MG 151 и «Эрликон» MG/FF, катапультируемое кресло, двигателя BMW 801 серийных модификаций С-1 и С-2. Почти вся партия (за исключением шести самолетов, на которых проводились войсковые испытания) была использована для различного рода экспериментов и отработок; ни одна из этих машин не применялась в боевых условиях, зато многие из них впоследствии серьезно переделывались и становились прототипами для более поздних серий «сто девяностого».

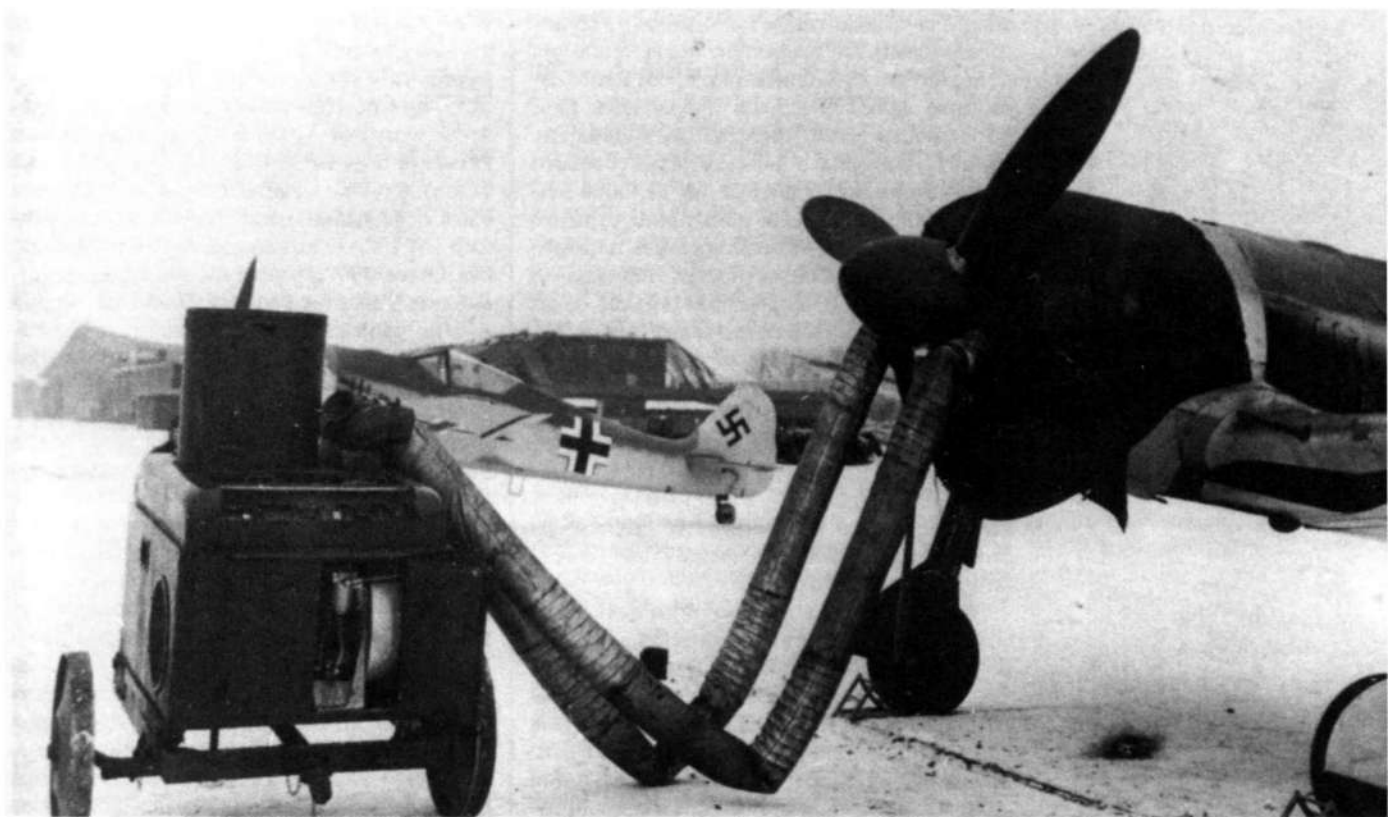
В строевые части!

В марте 1941 г. в Рехлинском центре Люфтваффе было организовано подразделение для проведения войсковых испытаний нового истребителя. Командование отрядом Erprobungsstaffel 190, состоявшим из шести FW 190А-0, принял обер-лейтенант О. Беренс (командир шестого отряда истребительной эскадры JG26, в прошлой «гражданской» жизни — опытный авиационный механик). Вместе с ним в Рехлин были командированы технический офицер II/JG26 обер-лейтенант К. Боррис и около 30 технических специалистов из II/JG26. Кроме то-

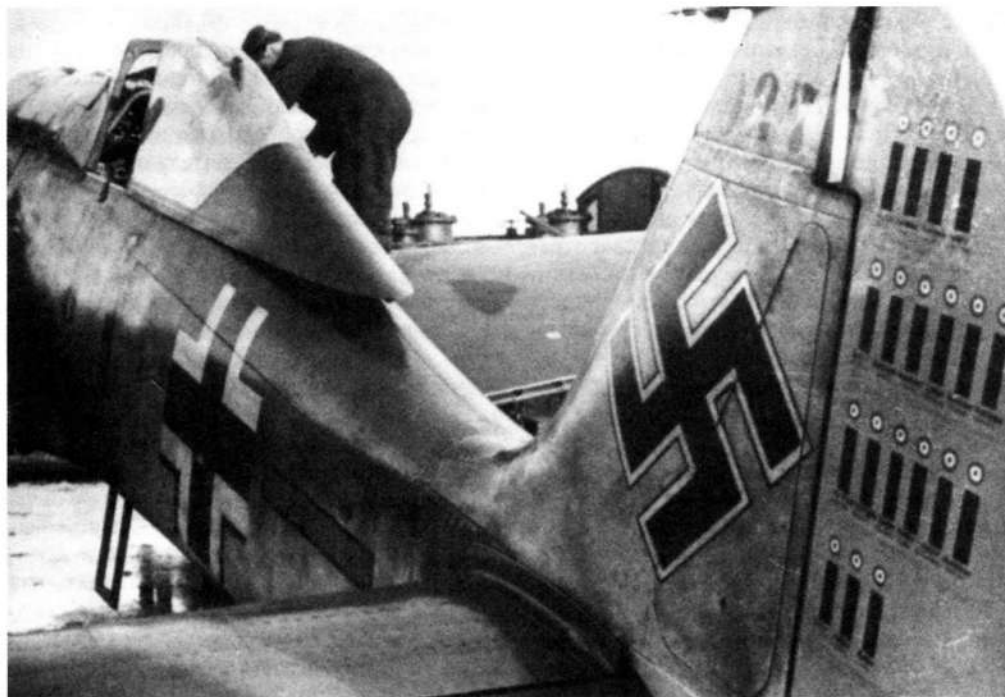
го, фирма «Фокке-Вульф» также направила в испытательный центр Люфтваффе своих техников и пилотов. К. Танк и ведущий инженер В. Кетер были нередкими гостями на аэродроме, где проводились войсковые испытания. В целом истребитель очень понравился пилотам Люфтваффе, но непрекращавшиеся отказы моторов (средняя наработка на отказ не превосходила 20 ч) обесценивали его перспективы. Со временем Техническое управление Люфтваффе стало проявлять недовольство ходом событий. И в самом деле, первые результаты войсковых испытаний трудно было считать успешными.

Основные проблемы, как и прежде, были связаны с хроническим перегревом нижних цилиндров мотора BMW 801С, что иногда приводило даже к пожарам в воздухе и на земле. Другим источником затруднений оказалась система топливной автоматики, которая должна была обеспечивать оптимальный состав смеси в зависимости от высоты и скорости полета, а также от режима работы мотора при любом положении сектора газа. Недостаточно отлаженная автоматика порой приводила к остановке двигателя в воздухе и, как следствие, к вынужденной посадке. Ситуация сложилась весьма серьезная, поэтому Техническое управление Люфтваффе

В зимний период для подогрева силовой установки истребителя перед запуском использовались передвижные обогреватели с резиноканевыми рукавами, по которым подавался горячий воздух



На руле направления истребителя обер-лейтенанта В. Шнайдера в ноябре 1941 г. имелись отметки о 19 победах в воздухе



направило в Рехлин комиссию для изучения вопроса о целесообразности продолжения испытаний. Беренц и Боррис грудью стали на защиту FW 190 — по их мнению, машина обладала выдающимися летно-техническими данными. Со временем, после внесения немалого числа изменений и проведения доработок, проблемы были преодолены или, по меньшей мере, сведены до уровня, не препятствовавшего возможности боевого применения истребителя. В дальнейшем проведение войсковых испытаний отрядом Egröbungsstaffel 190 продолжалось на аэродроме Ле Бурже в окрестностях Парижа.

Весной 1941 г. Люфтваффе выдало заказ на постройку первой сотни серийных истребителей FW 190A-1. Изготовление самолетов первоначально организовали только на заводе фирмы «Фокке-Вульф» в Мариенбурге. Реально в период с июня по октябрь 1941 г. было выпущено 102 самолета — заводские номера с 110001 по 110102 (все данные о серийной постройке FW 190 для настоящей книги любезно предоставил немецкий историк П. Родайке).

В июне 1941 г. из сборочного цеха фирмы «Фокке-Вульф» выкатили первые четыре серийных FW 190A-1 (Люфтваффе в этом месяце приняли только один истребитель), а в августе производство вышло на уровень 32 машин в месяц. Истребители этой модификации вооружались четырьмя синхронными пулеметами MG 17 калибра

7,92 мм — по два в крыле и отсеке фюзеляжа перед кабиной. Такая установка породила новые трудности — стали перегреваться ящики с боезапасом, иногда это приводило даже к взрыву патронов. Пришлось менять систему обогрева патронных ящиков и улучшать герметизацию отсека. Часть машин, построенных в конце серии, оснащалась пушками MG/FF во внешней части крыла (с боекомплектом по 55 снарядов на ствол). Система аварийного сброса фонаря была переделана, поскольку во время испытаний FW 190A-0 выяснилось, что при скорости более 400 км/ч пилот не в силах преодолеть давление воздуха. Начиная с серии A-1 истребители стали оснащать пиротехническим устройством, сбрасывающим фонарь после нажатия на соответствующую кнопку. Для облегчения обслуживания на капотах мотоустановки применили новые быстродействующие, но весьма надежные замки.

В конце июля 1941 г. первые FW 190A-1 поступили на вооружение отряда 6/JG26, прежде летавшего на Bf 109E-7 (место базирования — аэродром Муурсил в Бельгии). Командир подразделения обер-лейтенант В. Шнайдер, вероятно, первым заявил об уничтожении «Спитфайра» 7 августа. Не оставал от него и обер-лейтенант К. Боррис, повторивший этот успех через день. Однако 7 и 9 августа 1941 г. «сто девяностые» трижды вынужденно приземлялись из-за отказов



моторов. Более серьезное происшествие произошло 21 августа, когда обер-фельдфебель В. Майер при аварийной посадке с «обрезавшим» двигателем разбил машину и пострадал сам. 29 августа лейтенант Г. Шенк из 6/JG26 по ошибке был сбит немецкой зенитной батареей и погиб в районе Дюнкерка. Впрочем, все эти эксцессы лишь отсрочили момент, когда «Фокке-Вульфы» были сочтены боеготовыми и брошены в бой. До конца лета на счету новых германских истребителей значились пять—шесть сбитых «Спитфайров».

18 сентября после воздушного боя со «Спитфайрами», принадлежавшими 45-й эскадрилье 11-й группы Королевских ВВС, из района Остенде не вернулся командир группы II/JG 26 капитан В. Адольф. К этому времени вся его часть перешла на «сто девяностые», их осваивала и III группа того же соединения, базировавшаяся в Северной Франции возле города Абвилль. 27 сентября произошла безрезультатная стычка со «Спитфайрами». «Вюргеры», количество которых постоянно росло, отыгрались на славу 21 октября. В тот день четверка FW 190A-1 под командованием обер-лейтенанта В. Шнайдера из эскадрильи 6/JG26 классически — со стороны солнца — внезапно атаковала группу «Спитфайров» и сбила трех из них. По итогам первых боев пилоты FW 190A-1 доложили об убедительном превосходстве в маневренности и скорости над

всеми истребителями противника, но выразили обеспокоенность недостаточной огневой мощью своей машины, вооруженной только четырьмя пулеметами MG 17. Немцы окрестили их «дверными молоточками» (в СССР аналогичные по калибру и эффективности пулеметы ШКАС летчики именовали «горохом» и «гуманным оружием»).

Германская разведка доложила, что на англичан результаты боя 21 октября произвели тяжелое впечатление. Впрочем, до поры до времени британцы считали, что против них немцы стали применять трофейные французские машины — то ли «Кертисс» «Хаук», то ли «Блох-152». В самой JG26 тем временем росло недовольство пилотов и технического персонала в связи с недостаточной надежностью силовой установки истребителя. Дело дошло до того, что инженер эскадры Баттмер написал рапорт, в котором отзывался о FW 190 как о «катастрофе изначально».

Еще худшее положение сложилось с моторами тех истребителей, которых осенью отправили на Восточный фронт в II/JG54 для проведения войсковых испытаний в условиях, резко отличавшихся от «тепличных». Быстро выяснилось, что оставшиеся неустранимыми дефекты силовой установки практически исключили возможность участия этих самолетов в боевых действиях, и вскоре они вернулись обратно в Германию. Как обычно бывает в ситуации, близкой к безвыходной, стали искать «козлов отпущения». Конструк-

Истребитель FW 190A-2, принадлежащий JG26, выкатывают из укрытия. Весна 1942 г.

торы «Фокке-Вульф» утверждали, что все беды — из-за дефектов мотора, а специалисты из BMW винили самолетчиков в безграмотной организации тепловода. Переписку фирм с Техническим управлением Люфтваффе разнообразили сообщения о периодических взрывах патронных ящиков, перегревавшихся от соседства с мотоустановкой.

Как ни удивительно, но главную проблему двигателя BMW 801С в конце ноября 1941 г. сумели устранить не разработчики, а три офицера Люфтваффе — уже упоминавшиеся обер-лейтенанты Боррис и Беренс, предложившие более 50 различных усовершенствований, а также технический офицер III/JG26 обер-лейтенант Р. Шреттер, нашедший, по видимому, самое простое, но гениальное решение. Он предложил изменить расположение выхлопных патрубков в нижней части мотоустановки. Переделка в соответствии с идеей Шреттера оказалась настолько несложной, что ее можно было выполнить силами полевых мастерских группы! Итак, проблему, решить которую много месяцев безуспешно пытались профессионалы-конструкторы, инженер-практик «снял» всего за несколько недель.

Тем временем, с августа 1941 г. из сборочного цеха завода фирмы «Арадо» в Варнемюнде стали выходить строившиеся по лицензии истребители FW 190А-2. В октябре к выпуску самолетов этой модификации приступили также завод «Фокке-Вульф» в Мариенбурге, а также предприятие фирмы «Аго» в Ошерслебене. Головной серийный FW 190А-2 (заводской номер 120201), он же прототип V14, впервые был оснащен двумя 20-мм пушками MG 151 в корневой части крыла взамен пулеметов MG 17. На верхней поверхности крыла в районе казенной части пушек появилась характерная выштамповка-обтекатель. Так же, как и последние FW190А-1, часть самолетов серии А-2 дополнительно вооружалась двумя пушками MG/FF калибра 20 мм во внешней части крыла.

Бронированное лобовое стекло толщиной 57 мм было установлено под углом 63°. За ним монтировался прицел Revi-C/12d. Система управления оружием позволяла вести огонь из любой пары пушек или только из пулеметов. Переключая соответствующие тумблеры в кабине, пилот мог подключать к боевой кнопке и «смешанные» варианты: только пушки, пару пушек и пару пулеметов,

В корневой части крыла FW 190А-2 были смонтированы пушки MG 151. Внешних пушек MG/FF еще нет. Обтекатель тоннеля подачи воздуха к нагнетателю стал слегка несимметричным («хвостик» поднялся вверх)



все оружие одновременно. Бронирование состояло из 14-мм заголовника, 8-мм бронесиденья и бронеспинки, а также небольших плиток такой же толщины, прикрывавших пилота от огня противника сзади—сбоку.

Самолеты модификации А-2 оснащались усовершенствованными двигателями BMW 801С-2, основные «выходные» характеристики которых, однако, не отличались от данных моторов серии С-1. Часть «Фокке-Вульф» относилась к типу А-2/У1, получившему помимо обычной радиостанции FuG VII и самолетного ответчика FuG 25 еще и радиокompас PKS. Летом 1942 г. небольшое число самолетов серии А-2 модифицировали путем увеличения толщины брони; эти машины получили наименование А-2/У3. На истребителях серии А-2 конструкторы «Фокке-Вульф» применили механический индикатор-солдатик выпущенного положения стоек шасси, но на более поздних модификациях от него отказались.

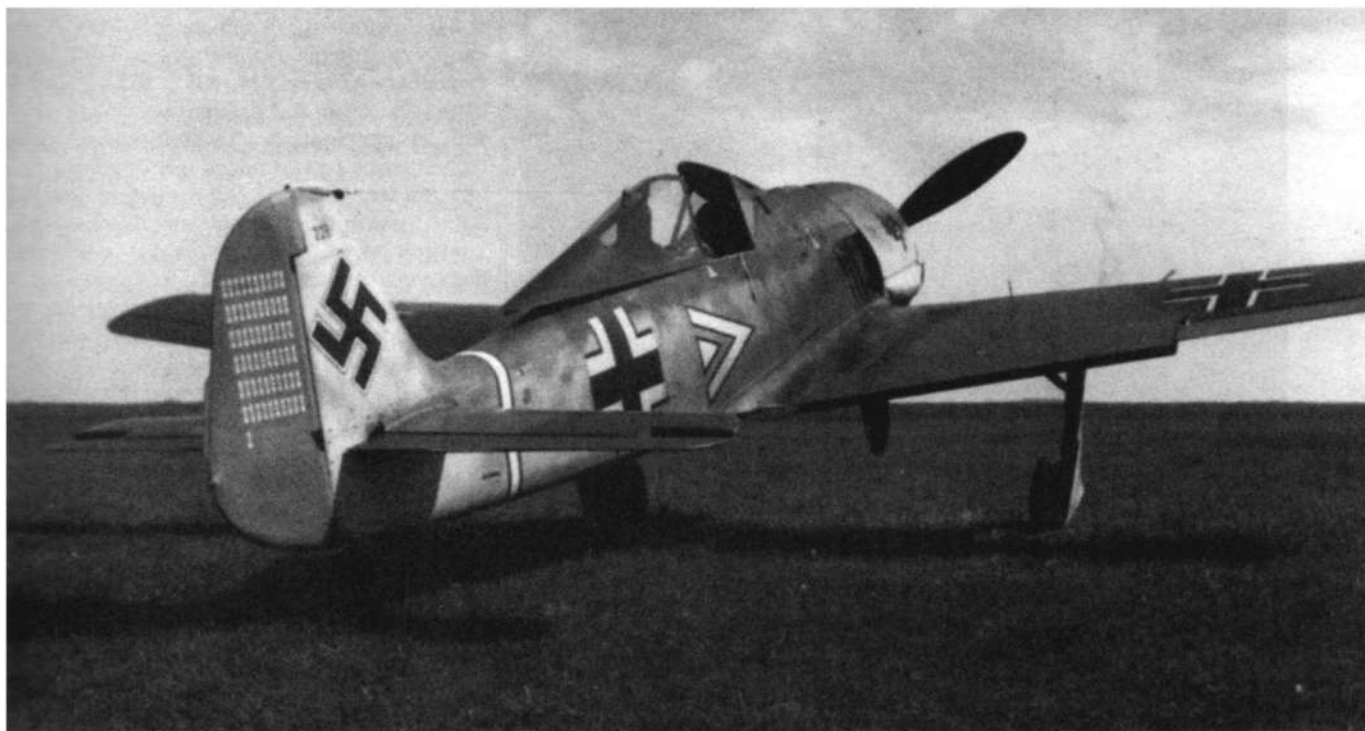
Пустой самолет FW 190А-2 основной модификации весил 3170 кг; при установке дополнительных пушек «Эрликон» MG/FF во внешней части крыла масса пустой машины увеличивалась до 3250 кг. Нормальная полетная масса в зависимости от варианта вооружения варьировалась от 3850 до 3980 кг. Максимальная скорость истребителя на высоте 5500 м составляла 625 км/ч, а при использовании чрезвычайного одноминут-

ного режима — 660 км/ч на высоте 6400 м. Практическая дальность при скорости полета 445 км/ч не превышала 900 км. Истребители FW 190А-2 поступали в первую очередь на вооружение всех трех авиагрупп эскадры JG2 и JG26, затем II, III и IV групп эскадры JG1 также дислоцированных на Западе.

Весной 1942 г. фирма BMW наладила серийное производство мотора BMW 801D-2 взлетной мощностью 1800 л.с. На номинальном режиме у земли мотор развивал мощность 1570 л.с., а на высоте 5200 м — 1420 л.с. Мотор серии D-2 отличался от двигателей серии С-2 увеличенной степенью сжатия смеси в цилиндрах (с 6,5 до 7,22), иным передаточным отношением от коленвала к валу приводного центробежного нагнетателя, а также некоторыми другими усовершенствованиями. Первое время оба варианта двигателя выпускались параллельно (опять напрашиваются аналогии с советскими двигателями М-82Ф и М-82ФН, которые также определенное время строились одновременно; ими оснащали Ла-5Ф и Ла-5ФН, соответственно). Это привело к существенным затруднениям в «распознавании» модификаций истребителя «Фокке-Вульф».

Дело в том, что двигателями BMW 801D-2 стали оснащать истребители модификации А-3. Поскольку таких моторов какое-то время не хватало, на одном конвейере одновременно продолжали производить и самолеты

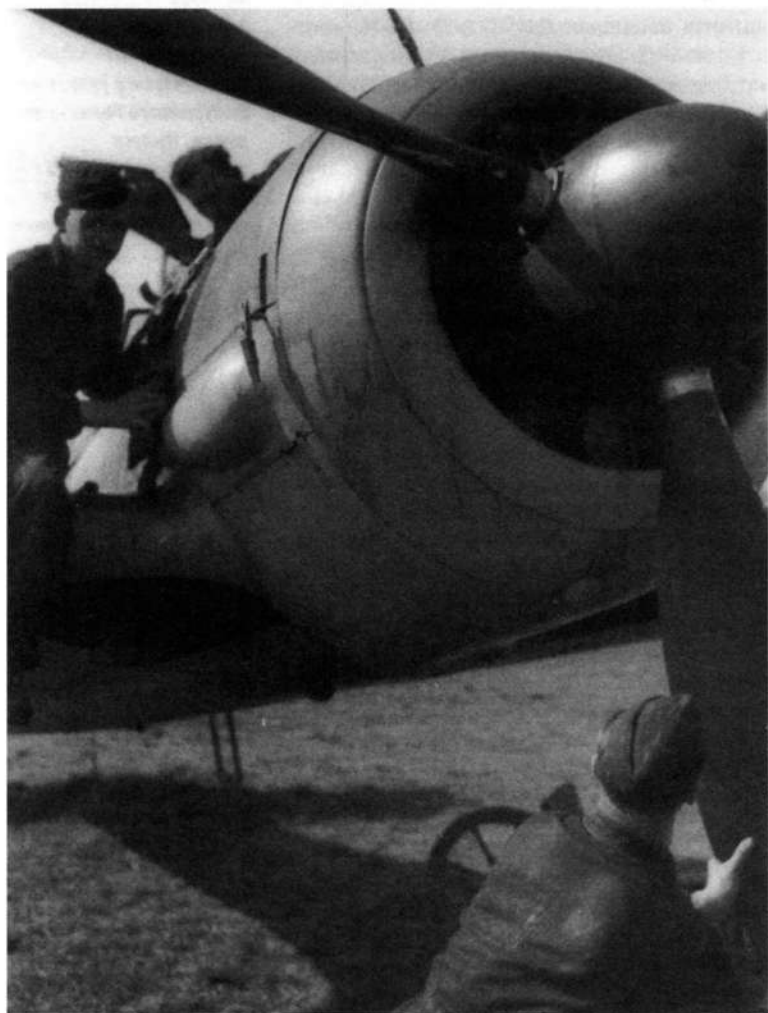
Истребитель FW 190А-3 командира III/JG2 капитана Г. Хана с отметками о 61 победе. На правой плоскости заметен столбик «солдатика» — механического указателя выпущенного положения шасси. Выпуск охлаждающего воздуха за силовой установкой производился через щели постоянного сечения.



Серия	Заводские номера	Период производства	Число построенных
A-2	120201—120509	Завод «Фокке-Вульф» в Мариенбурге Октябрь 1941 г.—	309
A-3	130201—130509	август 1942 г.	
A-2	122051—122290	Завод «Аго» в Ошерслебене Октябрь 1941 г.—	240
A-3	132051—132290	сентябрь 1942 г.	
A-2	125191—125530	Завод «Арадо» в Варнемюнде Август 1941 г.—	340
A-3	135191—135530	август 1942 г.	
A-3	137001—137020	Завод «Физилер» в Касселе Май—август 1942 г.	20

серии А-2 с двигателями BMW 801С-2. Возникла определенная путаница с заводскими номерами: его последние три цифры стали связывать с номером очередного изготовленного планера, а предшествовавшее им четырехзначное число (точнее, третья цифра в нем) — с модификацией. Ситуацию иллюстрирует таблица выпуска истребителей FW 190А-2 и А-3.

На виле спереди заметен двенадцатиплостный вентилятор, установленный позади винта



Читателя не должно вводить в заблуждение то обстоятельство, что полный список номеров во второй колонке для первых трех заводов вдвое превышает указанное число построенных истребителей. Поскольку самолеты серий А-2 и А-3 на определенном этапе изготовления были «перемешаны», то следом за самолетом серии А-2 с номером, к примеру, 120400 мог идти самолет серии А-3 с номером 130401, при этом самолетов с номерами 120401 и 130400 не существовало! По некоторым данным, серия А-3 насчитывала 580 машин, в этом случае общее число изготовленных «сто девяностых» типа А-2 не превышает 329 единиц (в литературе встречается информация об иных объемах выпуска самолетов серий А-2 и А-3: 426 и 425, соответственно, но они противоречат общей сумме в 909 машин, которую указывает германский историк П. Родайке).

Прототипами для варианта А-3 стали три самолета, переоборудованных из FW 190А-0 (заводские номера 014, 025 и 028). Внешне самолеты серии А-3 отличались от А-2 формой обтекателей всасывающих патрубков нагнетателя (выпуклости на боковых поверхностях капота). Если прежде выпуклость была симметрична относительно продольной оси самолета, то на А-3 ее верхняя образующая стала прямой, а «хвостик» обтекателя приподнялся вверх. «Жабры» постоянного сечения на выходе из мотоотсека были заменены управляемыми створками. Вооружение А-3 состояло из четырех пушек и двух пулеметов, аналогично довооруженным FW 190А-2.

В октябре 1942 г. — марте 1943 г. в рамках программы «Гамбург» была построена экспортная серия из 72 истребителей FW 190Аа-3 для Турции. На «турецких» машинах вместо крыльевых пушек MG 151 снова установили пулеметы MG 17 (по типу А-1/У1). Интересно, что в тот же период времени англичане продали Турции некоторое количество своих «Спитфайров». В небе этой страны можно было наблюдать удивительную для воюющей

Европы картину: FW 190 и «Спитфайр» мирно летали бок о бок.

Несколько самолетов серии А-3 были использованы как опытные:

А-3/У2 в качестве носителя реактивных снарядов «Рейнметалл-Борзиг» RZ 65;

один из А-3/У3 для испытания тропических фильтров, установленных на выведенные наружу всасывающие патрубки нагнетателя;

А-3/У7 в качестве высотного облегченного истребителя, построенного в трех экземплярах и отличавшегося отсутствием крыльевых пушек MG/17 и фюзеляжных пулеметов, а также применением наружных всасывающих патрубков нагнетателя.

Три варианта с заводскими доработочными комплектами выпускались серийно. Это А-3/У1 — вариант дальнего истребителя-бомбардировщика (Grosser Jabo), построенный десятками экземпляров, А-3/У3 — истребитель-бомбардировщик с различными вариантами держателей для подвески бомб (11 машин; применялся, в частности, и с 8хSC50), а также А-3/У4 — самолет-разведчик с аэрофотоаппаратами Rb 50/30 и Rb 75/30, выпущенный в количестве 12 экземпляров, половину из которых в феврале 1942 г. передали в отряд 9(H)/LG 2.

Масштабы производства FW 190А в 1942 г. заметно выросли. Так, если в 1941 г. было построено всего 228 FW 190 (Люфтваффе принята 191 машина), то в 1942 г. — уже 1918 самолетов этого семейства, в том числе 1850 истребителей и 68 истребителей-бомбардировщиков (приняты 1645 и 50 машин, соответственно).

Следует подчеркнуть, что наращивание числа боевых подразделений Люфтваффе, вооруженных FW 190А, вызвало серьезную обеспокоенность англичан. Складывалась ситуация, когда Истребительное командование было весьма заинтересовано в отыскании слабых мест оппонента, а для этого надо было получить в распоряжение хотя бы один «сто девяностый». Выдвигались весьма оригинальные идеи. Один из пилотов, к примеру, предлагал воспользоваться трофейным Вf 109Е, нарядить в форму офицера Люфтваффе английского летчика, владеющего немецким языком, а затем устроить имитацию воздушного боя с «вынужденной посадкой» на аэродроме «Фокке-Вульфов». Далее планировалось, что «разгоряченный боем» псевдонемец каким-то образом окажется в кабине FW 190 и угонит его из-под носа охраны...

Более реалистичный, но тоже авантурный сценарий предлагали офицеры командос. Основываясь на успешном опыте похи-

щения блоков германской радиолокационной станции в ночь на 28 февраля 1942 г., они разработали план операции, предусматривающей кратковременный, на несколько десятков минут, захват вражеского аэродрома британскими парашютистами. В числе диверсантов должен был быть квалифицированный пилот, а остальное, как говорится, дело техники. Этот план всерьез обсуждался и даже получил кодовое название «Эйртриф» (Airthief). Объектом нападения выбрали аэродром Абвиль. Но по воле случая все эти намерения остались неосуществленными. Дичь сама вышла на охотника.

В ходе боя со «Спитфайрами» над юго-западной Англией 23 июня 1942 г. адъютант группы III/JG 2 обер-лейтенант А. Фабер потерял ориентировку и принял Бристольский канал за Ла-Манш. Считая, что он находится над территорией оккупированной Франции, Фабер совершил посадку на первом подвернувшемся аэродроме. Этим аэродромом оказался Пембри в Южном Уэльсе. Так в руки англичан попал совершенно ис-

На опытном высотном варианте FW 190А-3/У7 воздухозаборники для нагнетателя мотора сделали внешними



правный FW 190A-3 (заводской номер 130313). Самолет немедленно переправили в центр боевого применения в Дансфорде, где его использовали для проведения сравнительных испытаний с несколькими типами истребителей союзников. Для того чтобы читатель мог убедиться, насколько серьезно противника получили английские ВВС в лице FW 190A-3, приведем лишь часть результатов испытаний.

1. Против «Спитфайра» Vb.

На высоте 200—300 м FW 190A-3 был на 40—48 км/ч быстрее «Спитфайра», на высоте 900 м превосходство в скорости увеличивалось до 48—56 км/ч, а на высотах 1500—2700 м снова сокращалось до 40—48 км/ч. Минимальная разность скоростей порядка 30—32 км/ч в пользу FW 190A-3 наблюдалась на высотах 4500—5500 м, а выше FW 190 снова оказывался быстрее «Спитфайра» Vb на 40—56 км/ч. По скороподъемности FW 190 превосходил «Спитфайра» Vb во всем диапазоне высот, при этом даже на 7500 м максимальная вертикальная скорость у «Фокке-Вульфа» была примерно на 2,3 м/с больше, чем у английского истребителя. На пикировании FW 190 легко догонял «Спитфайр». В вертикальной маневренности немецкий истребитель также обладал серьезными преимуществами, но уступал по вре-

мени выполнения серийных виражей, поэтому англичанин довольно легко заходил в хвост «Фокке-Вульфу» при ведении боя на горизонтальном маневре. Однако, обладая преимуществами в скоростных и разгонных характеристиках, FW 190 мог быстро выйти из боя, а затем вновь атаковать из удобной позиции.

2. Против «Мустанга» IA (P-51A).

В совместных испытаниях принимал участие ранний вариант «Мустанга» IA с двигателем «Аллисон» V-1710, который в то время поступал в английские Королевские ВВС и применялся в качестве истребителя-разведчика. По скорости и характеристикам пикирования «Мустанг» IA оказался близок к FW 190A-3, за исключением диапазона высот от 3000 до 4500 м, где «Мустанг» IA был быстрее в среднем примерно на 24 км/ч. Скороподъемность и вертикальная маневренность у FW 190 была существенно лучшей, чем у заокеанского оппонента, зато он уступал «Мустангу» IA в бою на виражах.

3. Против P-38F «Лайтнинг».

Двухмоторный P-38F «Лайтнинг», которым вооружались некоторые американские истребительные авиагруппы на Европейском ТВД, также совершил несколько полетов в рамках сравнительных испытаний с FW 190A-3. До высоты 6700 м немецкий ис-

Один из первых FW 190A-4 на Восточном фронте, зима 1942—1943 гг.



требитель оказался быстрее, а выше этого уровня превосходство в скорости переходило к P-38F, что неудивительно — ведь моторы американца «наддувались» турбокомпрессорами. Разгонные характеристики, скороподъемность и скорость пикирования у FW 190 были признаны лучшими, чем у «Лайтнинга». Любопытно, что на малых скоростях полета P-38F продемонстрировал меньшее время и радиус виража по сравнению с «немцем».

4. Против «Спитфайра» IX.

В середине лета 1942 г. «Спитфайр» IX с мотором «Мерлин» 61 являлся новейшим истребителем Королевских ВВС. На высотах до 6700 м по горизонтальной скорости и скороподъемности оба самолета были признаны приблизительно равными по комплексу летно-технических характеристик, а на больших высотах «Спитфайр» IX получал некоторое преимущество. FW 190 лучше пикировал и обладал превосходством в вертикальной маневренности, уступая «девятке» при выполнении горизонтальных виражей.

5. Против «Тайфуна».

Когда дошла очередь до сравнительных совместных полетов FW 190A-3 с «Тайфуном», мотор германского истребителя уже работал неважно, и испытания окончить не удалось. «Тайфун», в то время также новейший английский истребитель, страдал многочисленными «детскими болезнями», его крупносерийное производство еще не было начато, поэтому сравнивалась, в общем-то, опытная машина с серийной. В таком виде «Тайфун» оказался несколько быстрее своего немецкого оппонента во всем диапазоне высот, он имел большую скорость пикирования и лучшие разгонные характеристики. По горизонтальной маневренности самолеты оказались практически равноценными, но по скороподъемности и вертикальному маневру FW 190A-3 опередил «англичанина».

Таким образом, единственным из имевшихся летом 1942 г. на вооружении союзников типом истребителя, способным более-менее достойно противостоять FW 190A-3, был «Спитфайр» IX. Однако следует подчеркнуть, что в конце июля 1942 г. Истребительное командование располагало всего двумя эскадрильями истребителей «Спитфайр» IX (64-й на аэродроме Хорнчерч и 61-й на аэродроме Редхилл), в то время как Люфтваффе получили от промышленности уже более 1000 самолетов семейства FW 190, из которых свыше 400 находились в частях первой линии.



К концу лета 1942 г. Третий рейх достиг пика своего могущества, впервые за всю историю получив контроль (вместе со своими союзниками) почти над всей территорией Европы. Этот период совпал с зенитом боевой карьеры истребителя FW 190. Вооруженные данной машиной подразделения немецких истребительных эскадр сравнительно легко брали верх над любым соперником, встреченным в небе. В дальнейшем положение «сто девяностого» стало ухудшаться, что потребовало от его конструкторов быстрых и эффективных решений.

На «четыре» и «пять»

В июне 1942 г. параллельно с изготовлением FW 190A-3 на сборочных линиях четырех заводов («Фокке-Вульф» в Мариенбурге, «Аго» в Ошерслебене, «Арадо» в Варнемюнде и «Физилер» в Касселе) был налажен выпуск новейшего варианта истребителя

Этому FW 190A-4 не повезло — при посадке он «встал на нос», погнув лопасти винта и повредив капоты мотоустановки



Разведывательный вариант FW 190A-4/U4 из отряда 5(F)/123. Под бортовым номером «6» можно рассмотреть обтекатель объектива фотоаппарата с фотолюком

FW 190A-4. Головной самолет серии с заводским номером 140561 (иначе обозначенный FW 190V24) переделали из раннего FW 190A-1. В свое время он имел двигатель BMW 801C-1, затем сменил его на C-2, а с переделкой в прототип «четверки» получил мотор BMW 801D-2. Вооружение истребителя соответствовало стандарту поздних A-3: два пулемета MG 17, две пушки MG 151 и еще одна пара MG/FF. Наиболее заметным внешним отличием типа A-4 от A-3 стало появление небольшой антенной мачты на киле вследствие замены коротковолновой радиостанцией FuG 7 ультракоротковолновой радиостанцией FuG 16Z. Кроме того, истребитель серии A-4 оснащался самолетным ответчиком FuG 25.

На некоторых самолетах серии A-4 и более поздних практиковалась установка так называемой системы MW50 — устройства впрыска водометаноловой смеси в цилиндры двигателя для кратковременного повышения его мощности. Смесь, состоявшая из воды и метанола в равных пропорциях, обладала антидетонационными свойствами, позволяя на определенное время увеличивать коэффициент сжатия в цилиндрах. Обратной стороной ее применения оказался быст-

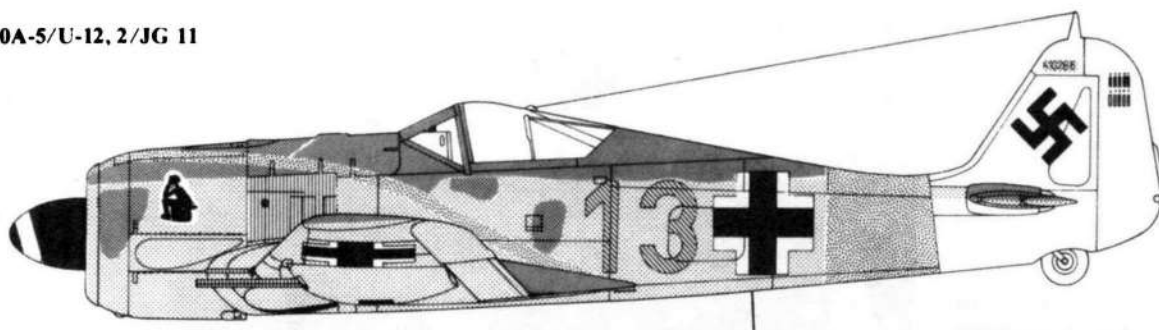
рый выход из строя свечей зажигания, поэтому постоянно «гонять» двигатель с использованием MW50 не рекомендовалось.

Заводские доработочные комплекты для серии A-4 предусматривали следующие варианты:

A-4/U1 — истребитель-бомбардировщик с двумя подкрыльевыми бомбодержателями ETC 501 (с возможностью подвески двух бомб SC 250), фюзеляжными пулеметами MG 17 и двумя пушками MG 151 в корневой части крыла с боекомплектом, увеличенным с 200 до 280 снарядов на каждую. В ряде случаев для уменьшения полетной массы пулеметы снимались;

A-4/U3 — штурмовик с усиленным бронированием снизу. Единственный бомбодержатель ETC 501 монтировался под фюзеляжем. Для транспортировки четырех бомб SC 50 (или SC 70) на держатель ETC 501 подвешивалась переходная балка ER 4. Как и на машинах A-4/U1, на многих A-4/U3 внешние крыльевые пушки MG/FF не устанавливались. Уцелевшие в боях самолеты позднее, в апреле 1943 г., стали именоваться FW 190F-1. Часть машин, применявшихся в Северной Африке, оснащалась наружными пылефильтрами на воздухозаборниках нагнетателя;

Fw 190A-5/U-12, 2/JG 11



A-4/U4 — фоторазведчик, подобный A-3/U4. Внешне отличался установкой обтекателя объективов фотоаппаратов в нижней части фюзеляжа позади кабины пилота. Построена небольшая партия машин главным образом для разведывательных подразделений и частей 5(F)/123 и NaGr 13;

A-4/U8 — дальний истребитель-бомбардировщик (Jabo-Rei). Помимо подфюзеляжного бомбодержателя ETC 501 такие машины оснащались двумя подкрыльевыми держателями фирмы «Юнкерс» для подвесных баков. В посадочных щитках самолетов этой модификации делались специальные овальные вырезы для исключения контакта с баками. Артиллерийское вооружение при-

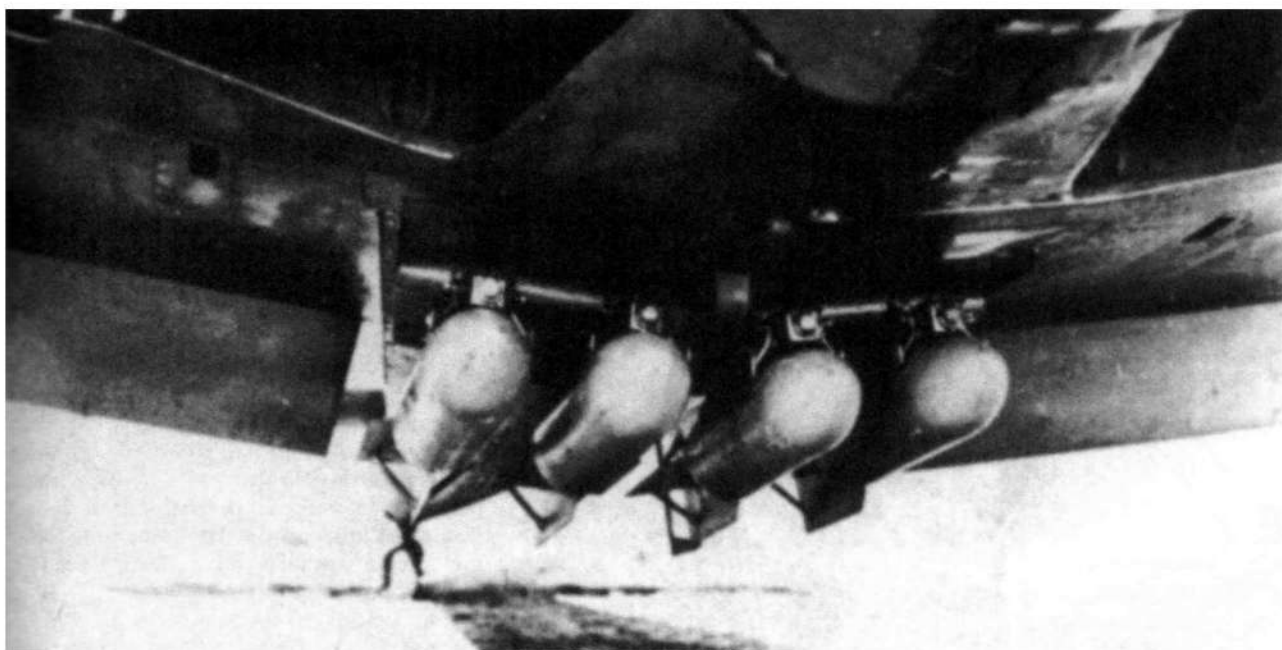
шло уменьшиться до двух пушек MG 151 в корневой части крыла. На одном из самолетов отработывалась подвеска бомбы SD 1000. Были построены два самолета-прототипа модификации A-4/U8 и не менее 100 серийных машин; иногда их обозначали FW 190G-1.

На самолетах модификации A-4 впервые применительно к FW 190 появились так называемые полевые (войсковые) доработочные комплекты (Rustsätze). Соответствующее оборудование R-комплекта монтировалось на самолеты силами технического персонала авиационных частей:

A-4/R1 — обычный A-4/U1, оснащенный специальным вариантом радиостанции FuG 16Z-E с подфюзеляжной антенной в

Истребитель FW 190A-5/U12 был вооружен шестью пушками MG 151 (две в корне и две спаренных подвесных установки под внешней частью крыла)

На прототипе FW 190V9 был опробован вариант подвески четырех бомб SC 50 под фюзеляжем



**Испытания
катапультируемого
сиденья на FW 190**



**Пламегаситель,
смонтированный
на истребителе-
бомбардировщике
FW 190G-3N**



форме кольца. Такие самолеты предназначались только для командиров подразделений (например, в SKG 10). Ответчик FuG 16Z-E позволял оператору наземной пеленгаторной станции «Вотан» III определять не только азимут группы самолетов, но и дальность до нее. Таким образом, значительно упростились полеты в сложных ме-

теоусловиях — земля могла подсказать командиру группы его местоположение;

A-4/R6 — вариант истребителя, вооруженный двумя неуправляемыми реактивными снарядами Wfr.Gr.21. Подобные машины назывались в Люфтваффе «разрушителями строя»: расчет делался не столько на прямое попадание, сколько на то, что взрыв мощной боевой части снаряда заставит бомбардировщиков группы изменить курс, расстроить боевой порядок и т.п. Далее в дело должны были вступать самолеты-перехватчики с пушками.

Летом 1942 г. командующий 3-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал Х. Шперлле приказал перевооружить 10-е (истребительно-бомбардировочные) отряды (они существовали с марта) истребительных эскадр JG 2 и JG 26 самолетами FW 190A-3/U1 (многие из них имели моторы BMW 801C) и A-4/U8. Полное перевооружение с Vf 109F удалось завершить к концу июля; в обоих подразделениях имелось 20—30 «Фокке-Вульфов». Впоследствии истребители-бомбардировщики наносили удары по целям, расположенным на южном побережье Англии, используя принцип «бей и убегай»; боевые потери до конца 1942 г. не превысили дюжины машин.

Для достижения внезапности, скрываясь от радаров, летали на предельно малых высотах и нередко возвращались со следами ударов о ветки деревьев. Каждый самолет имел по одному подфюзеляжному бомбодержателю и был способен доставлять к цели только одну 250- или 500-кг бомбу. Освободившись от груза, истребители-бомбардировщики вполне могли постоять за себя в бою с английскими перехватчиками. Накопив положительный опыт нанесения внезапных бомбштурмовых ударов с малых высот, немцы решили развернуть против Англии специальную эскадру — SKG10 (ко-

мандир майор Г. Тонне), при этом IV группу капитана Г. Баумана создали в апреле 1943 г. на основе двух истребительно-бомбардировочных отрядов эскадр JG2 и JG26. Один из пилотов части впоследствии повторил ошибку обер-лейтенанта А. Фабера, и у англичан появился второй, опять совершенно исправный «сто девяностый», на этот раз модификации А-4/U8.

Серийное производство FW 190 модификации А-4 продолжалось в течение года — с июня 1942 г. по июнь 1943 г. Четыре завода изготовили 974 истребителя, поступивших на вооружение истребительных эскадр JG1, JG2, JG5, JG11, JG26, JG51, JG54 и JG300, а также множества отдельных боевых и учебных подразделений. Два самолета этой модификации, ставших советскими трофеями, прошли испытания в наших авиационных исследовательских учреждениях: № 142310 — в НИИ ВВС КА, а № 142362 — в ЛИИ НКАП (обе машины выпуска завода «Аго» в Ошерслебене).

Самолеты «Фокке-Вульф» хорошо зарекомендовали себя в боях с британскими истребителями и при атаках наземных целей. Но в схватках с американскими тяжелыми бомбардировщиками выявилась недостаточная эффективность их бортового оружия. FW 190А-4, вооруженный четырьмя 20-мм пушками и парой 7,92-мм пулеметов, за трехсекундный промежуток времени мог выпустить 130 снарядов калибра 20 мм (7,92-мм пули были совершенно неэффективны против живучих многомоторных самолетов). Опыт боев показал, что в среднем

для поражения четырехмоторного бомбардировщика при атаке с задней полусферы требовалось 20 попаданий 20-мм снарядов, а анализ пленок фотокинопулеметов свидетельствовал, что лишь 2% снарядов из общего числа выпущенных достигали цели. Отсюда следовало, что для поражения тяжелого бомбардировщика истребитель должен был выпустить не менее 1000 снарядов калибра 20 мм! Это число вдвое превосходило боекомплект FW 190А-4. Другими словами, для поражения тяжелого бомбардировщика его должны были атаковать не менее двух истребителей. Перед конструкторами встала задача срочного увеличения огневой мощи «сто девяностого».

В ноябре 1942 г. в серийное производство был передан новый вариант истребителя FW 190А-5, у которого переднюю секцию фюзеляжа удлинили на 150 мм. Это мероприятие существенно улучшило управляемость истребителя. Прототипом для А-5 послужил серьезно доработанный А-3/U1. Помимо уже упоминавшихся четырех заводов к изготовлению FW 190А-5 привлекли предприятие «Фокке-Вульф» в Зорау. В период с ноября 1942 г. по июнь 1943 г. со сборочных линий сошли 1752 истребителя модификации А-5.

FW 190А-5 имел целую гамму заводских доработочных вариантов. В серийное производство передавались:

А-5/U2 — ночной истребитель-бомбардировщик с увеличенной дальностью полета. Он имел пламегасители на боковых и нижних патрубках мотора, бомбодержатель



Подвесная гондола с пушкой МК 103 под крылом истребителя FW 190А-5/U13

ЕТС 250 под фюзеляжем и два держателя фирмы «Мессершмитт» под крылом для подвески 300-литровых бензобаков. Артвооружение — две пушки MG 151. Впоследствии этот вариант назван G-2/N;

A-5/U3 — штурмовик, подобный A-4/U3. Имел три бомбодержателя ЕТС 501 — подфюзеляжный для SC 500 и два подкрыльевых для SC 250, а также дополнительное бронирование. Всасывающие патрубки были оборудованы тропическими фильтрами. Впоследствии назван F-2;

A-5/U4 — истребитель-разведчик с двумя аэрофотоаппаратами. Крыльевые пушки MG/FF демонтированы;

A-5/U8 — истребитель-бомбардировщик с увеличенной дальностью полета, прототип для серий G-1 (с подкрыльевыми держателями бензобаков фирмы «Юнкерс») и G-2 (с держателями фирмы «Мессершмитт»). Артвооружение ограничено двумя пушками MG 151 в корневой части крыла;

A-5/U17 — бронированный штурмовик, прототип для серии F-3.

Помимо этих машин ряд U-вариантов модификации A-5 использовался для отработки нового состава вооружения:

A-5/U9 — с крупнокалиберными пулеметами MG 131 вместо MG 17;

A-5/U10 — с пушками MG 151 во внешней части крыла вместо MG/FF;

A-5/U11 — с подвесными пушками МК 103 на месте MG/FF;

A-5/U12 — с двумя подвесными контейнерами с парой пушек MG 151 в каждом вместо MG/FF;

A-5/U13 — с электрическим бомбосбрасывателем, позволяющим применять бомбы по одной или серийно, а не залпом, как практиковалось ранее;

A-5/U16 — самолет, аналогичный A-5/U11, но во внешней части крыла установлены пушки МК 108.

Варианты U14 и U15 представляли собой истребители-торпедоносцы. После того как испытания закончились с неудовлетворительным результатом, U15 был использован для опытов, связанных с боевым применением планирующей бомбы BV 246.

Полевые доработочные комплекты R1 и R6 для FW 190A-5 не отличались от применявшихся для A-4, однако на одном из A-5/R6 прошли испытания реактивные снаряды Wfr.Gr.28 калибра 280 мм. В ходе выполненных пусков в исследовательском центре Люфтваффе Тарневиц обнаружилось слишком большое рассеяние, поэтому от широкого применения таких крупнокалиберных реактивных снарядов отказались.

Реактивные 210-мм снаряды были впервые применены на истребителях FW 190A-4/R6 и FW 190A-5/R6 летом 1943 г. Опыт сочли успешным, хотя количество пораженных снарядами самолетов противника оказалось невелико. В горячке боя летчики с трудом определяли дистанцию до

**Командир III/JG2
капитан Г. Хан
в кабине
«Фокке-Вульфа»**



противника и выбирали необходимое упреждение. В результате большая часть ракет взрывалась либо с недолетом, либо с перелетом. И все же определенную положительную роль они играли, поскольку «давили» на противника психологически. Известно также об использовании этих реактивных снарядов для обстрела наземных целей на Восточном фронте.

Один из самолетов модификации А-5 продали Японии, и он прошел летные испытания в этой стране. Другой самолет, вероятно, модификации А-5/У3, в июле 1943 г. попал в руки советских специалистов из НИИ ВВС КА. Судя по заводскому номеру (151151), машину изготовил завод «Фокке-Вульф» в Мариенбурге весной 1943 г. Выяснилось, что помимо обычной для FW 190 бронезащиты массой 110 кг машины типа А-5/У3 несли еще 16 дополнительных бронеплит массой около 200 кг. К сожалению, мотор трофея работал неважно и не позволил получить достоверные сведения о летно-технических характеристиках германской новинки.

Конструкция FW 190А-4

Самолет-истребитель FW 190А-4 — одноместный цельнометаллический моноплан с низкорасположенным трапециевидным двухлонжеронным крылом. Оно не имело разъемов и при сборке стыковалось с фюзеляжем целиком. Главный лонжерон пред-

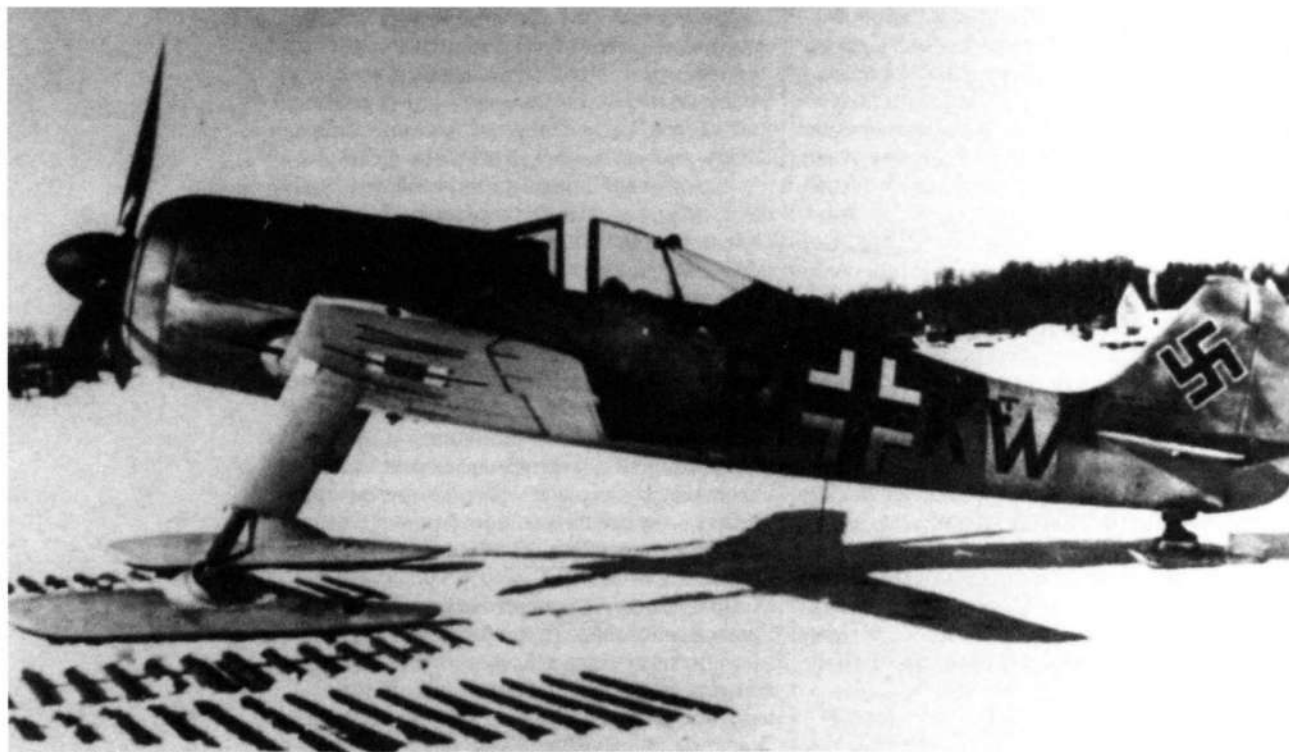
ставлял собой двутавровую балку, слегка изогнутую в плане для размещения колес основных стоек. Дополнительный лонжерон, также двутавровый, состоял из двух отдельных частей, не проходящих через фюзеляж. Шесть нервюр в каждой консоли были усиленными и выполнялись из листового дюрала с отбортовками, образующими полки. Остальные нервюры представляли собой две несвязанные между собой части — верхнюю и нижнюю. Полунервюры изготавливали штамповкой. Крыло состояло из панелей и носка. Верхняя панель собиралась из верхней обшивки и приклепанных к ней лонжеронов, стрингеров и нервюр. Нижняя панель включала нижнюю обшивку и приклепанные к ней стрингеры и нервюры. Она скреплялась с верхней панелью путем проклепывания по полкам лонжеронов. Носок крыла крепился к главному лонжерону на болтах.

Под крылом размещались разрезные закрывки длиной по 2,4 м каждый. Управление щитками было электрическим, предусматривались три рабочих положения — взлетное (10°), посадочное (60°) и убранное. Элероны типа «Фрайз» с металлическим каркасом и полотняной обшивкой имели весовую и осевую компенсацию. Управление элеронами было жестким, осуществлялось посредством трубчатых тяг.

Фюзеляж — дюралевый монокок с работающей обшивкой. Сечения фюзеляжа

На этих самолетах, принадлежавших JG54, по какой-то причине сняты внешние пушки MG/FF





На одном из предсерийных FW 190A-0 проходили испытания неубираемые лыжи, однако впоследствии они не нашли применения в строевых частях

плавно переходили от круга в передней части к овалу в средней и хвостовой. Передняя часть фюзеляжа содержала кабинный отсек. Средняя часть собиралась из трех панелей: двух боковых и нижней. Хвостовая часть выполнялась заодно с килем. Части фюзеляжа стыковались по шпангоутам, а панели — по стрингерам и шпангоутам.

Фонарь кабины состоял из козырька и подвижного колпака длиной около 1,5 м. Подвижный колпак из цельного гнутого листа плексигласа сдвигался назад по направляющим профилям, не выступающим за обводы фонаря. Колпак по мере движения назад несколько сжимался по ширине и увеличивался по высоте в связи с тем, что его направляющие в плане шли непараллельно друг другу. Фонарь кабины открывался только на земле. В воздухе при необходимости покидания самолета он сбрасывался с помощью пиропатрона. Кабина оборудовалась системой обогрева теплым воздухом от мотора и вентиляцией. Сиденье пилота регулировалось по высоте в наземных условиях. По оценкам летчиков, кабина была тесноватой, но оборудование и органы управления в ней размещались исключительно рационально.

Хвостовое оперение — свободонесущее. Регулируемый в полете дюралевый стабилизатор крепился посредством шарнира на заднем лонжероне к фюзеляжу. Передний лон-

жерон через червячную передачу был связан с электромотором, изменявшим угол установки стабилизатора. Так осуществлялась балансировка самолета. Рули высоты и поворота имели металлический каркас и полотняную обшивку. Триммеры на управляющих поверхностях самолета отсутствовали, зато все они имели отгибаемые на земле перфорированные пластинки размером 300x25 мм.

Шасси одностоечное консольно-подкосного типа. Система уборки и выпуска электрическая, амортизация масляно-пневматическая. Размеры основных колес 700x175 мм, хвостового — 350x135 мм. Хвостовое колесо полуубирающееся. При убранных стойках каждая ниша шасси закрывалась двумя створками. Створка, закрывавшая купол ниши, постоянно находилась в убранном положении и приоткрывалась только в момент прохода колеса при уборке и выпуске. На штурмовиках и истребителях-бомбардировщиках эта створка не устанавливалась, а другая, связанная со стойкой, частично изготавливалась из брони, предохраняющая от прострела пневматики. Для индикации положения стоек шасси имелись электрические указатели.

На самолете устанавливался звездообразный двухрядный 14-цилиндровый мотор BMW 801D-2 с двухскоростным нагнетателем и системой непосредственного впрыска топлива в цилиндры. Двигатель был тша-

тельно закапотирован. Капот диаметром 1320 мм плавно переходил в фюзеляж, из обводов капота выступали только обтекатели всасывающих патрубков нагнетателя. Передняя часть капота выполнялась в виде двух броневых колец. Оригинальностью отличалась система охлаждения масла: после выхода из мотора оно подавалось не в радиатор, как обычно, а в кольцевой бак, смонтированный под вторым броневым кольцом, и только после этого — в радиатор, тоже кольцевой. Температура масла регулировалась путем перепуска его части помимо радиатора через термостатический клапан. Не ищите у FW 190A-4 отдельных воздухозаборников маслорадиатора и нагнетателя. Воздух для этих устройств отбирался из общего воздушного потока, омывавшего двигатель. Только на тропических вариантах имелись внешние воздухозаборники нагнетателя со специальными противопыльными фильтрами.

Охлаждающий воздух поступал через входное отверстие капота между коком и бронекольцом к лопастям вентилятора. Этот 12-лопастный вентилятор с передаточным числом 3,17:1 по отношению к частоте вращения винта был еще одной «изюминкой» конструкции FW 190A. При небольших скоростях полета, например при наборе высоты, вентилятор естественным образом улучшал охлаждение мотора. Интересно, однако, что при полете на больших скоростях он начинал играть противоположную роль, несколько подтормаживая поток и предотвращая переохлаждение мотора. Таким образом, вентилятор должен был выступать в виде своеобразной автоматической системы, регулирующей температуру двигателя.

На первых FW 190A выходные щели из подкапотного пространства были нерегулируемы — при испытаниях в Центральной и Западной Европе силовая установка работала нормально. Но после того как FW 190A попал и в Норвегию и почти одновременно в Северную Африку, выяснилось, что способность вентилятора правильно регулировать охлаждение мотора небезгранична. Поэтому на самолетах серии A-3 и более поздних выходные щели стали снабжаться регулируемыми створками.

Два металлических протектированных бензобака размещались прямо под кабиной пилота в фюзеляже. С одной стороны, отсутствие бензобаков в крыле существенно повышало живучесть машины, а толстый слой протектора затягивал 12—15 отверстий от пуль винтовочного калибра и 3—5 пробоин от крупнокалиберных пуль; с дру-

гой стороны, баки не наддувались инертными газами, что повышало их пожароопасность.

Вся винтомоторная установка выполнялась в виде единого самостоятельного агрегата (принцип «силового яйца»), ее замену производили путем отстыковки моторамы от фюзеляжа. Это позволяло очень быстро заменять поврежденный или отработавший свой мотор. Управление силовой установкой было максимально автоматизировано. Летчик воздействовал только на сектор газа — все остальные сложные и многообразные функции, в т. ч. переключение скоростей нагнетателя, регулировки состава топливной смеси, шага винта и наддува выполняли специальные устройства поста автоматического управления.

Стрелково-пушечное вооружение истребителя FW 190A-4 включало два синхронных пулемета MG 17 (калибр 7,92 мм, скорострельность 1200 выстр./мин, начальная скорость пули 785 м/с, боекомплект по 1000 патронов на пулемет) в фюзеляже над мотором, две синхронные пушки MG 151 (калибр 20 мм, скорострельность 720 выстр./мин, начальная скорость снаряда 705 м/с, боекомплект по 250 снарядов на пушку) в корневой части крыла и две пушки MG/FF (калибр 20 мм, скорострельность 540 выстр./мин, начальная скорость снаряда 585 м/с, боекомплект по 55 снарядов на пушку) в наружной части крыла вне площади, ометаемой винтом. Устанавливался коллиматорный прицел типа Revi C12D. В кабине летчика имелись счетчики расхода боеприпасов и переключатели, позволявшие вести огонь из любой комбинации пулеметов и пушек. Масса секундного залпа из всех огневых точек составляла 4,93 кг.

Бронирование самолета включало два бронекольца толщиной 3—5 мм на передней части капота, бронеспинку из 8-мм листа и 5-мм бронеплиты, прикрывающие летчика сзади, а также 12-мм бронезаголовник, закрепленный на сдвигающейся части фонаря кабины. Спереди пилота прикрывало 57-мм бронестекло, наклоненное под углом 27° к продольной оси самолета и выдерживавшее попадание 12,7-мм пули.

Радиооборудование состояло из двух радиостанций — FuG 16Z и FuG 25A. Последняя, помимо основной функции, выполняла роль ответчика «свой—чужой» системы радиолокационного опознавания. Самолет оснащался комплектом кислородного оборудования фирмы «Дрегер и Ауэр». В хвостовой части машины резервировалось место для установки аэрофотоаппарата.

НАЧАЛО БОЕВОГО ПУТИ

«Если вы потерялись где-то над Европой, осмотритесь и выберите самую большую и грязную тучу. Летите туда и заходите на посадку. И вы окажетесь на этом проклятом острове!»

(Американские летчики — об Англии).

«Сто девяностые» на Западном фронте

По состоянию на конец июня 1941 г. Люфтваффе располагали на Западе всего двумя истребительными эскадрами — JG2 и JG26, в которых насчитывалось около 140 исправных истребителей Vf 109E и F. Оба соединения были укомплектованы преимущественно хорошо подготовленными пилотами, имевшими опыт «Битвы за Британию». За год, прошедший после оккупации Дании и Голландии, а также значительной части Франции, немцы вполне обустроились на новых аэродромах, создали надежную сеть постов обнаружения самолетов противника с использованием РЛС.

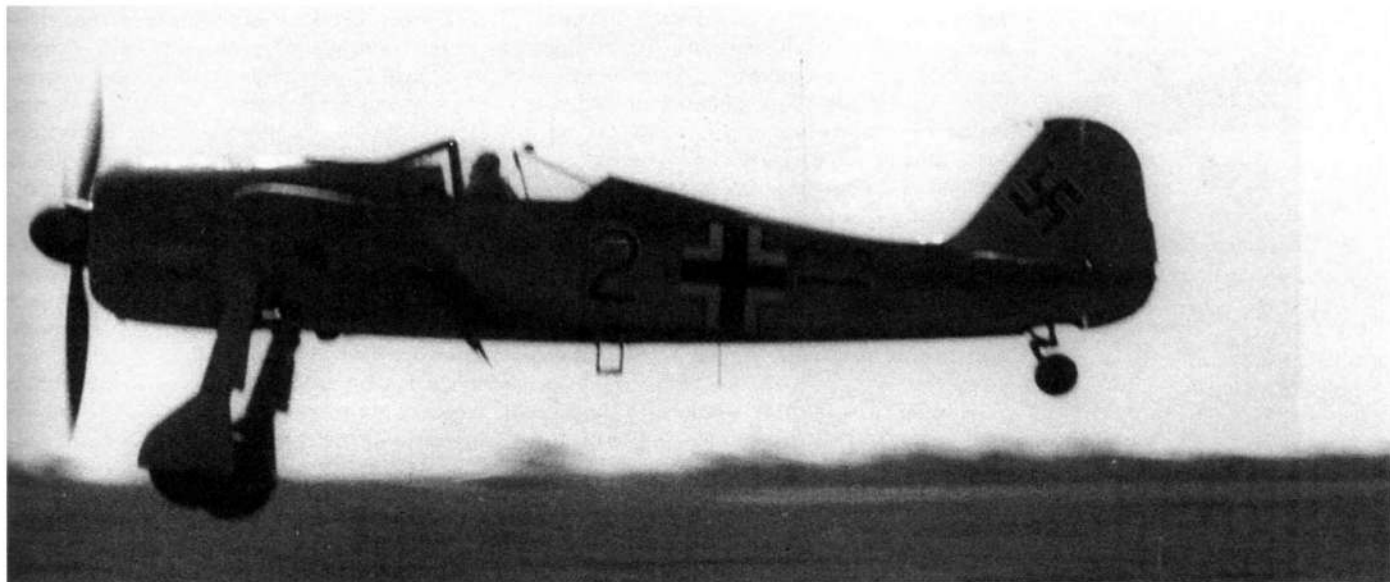
В начале лета 1941 г. английские ВВС начали расширять масштабы своих действий над континентальной Европой. В ходе так называемых операций «Ревень» (Rhubarbs) в воздушное пространство, контролируемое немцами, вторгались небольшие

группы британских истребителей. В рамках операций серии «Цирк» (Circus) над французским и голландским побережьем действовали группы бомбардировщиков, прикрытые непропорционально большим числом истребителей. Целью таких операций англичане считали «выманивание» относительно немногочисленных немецких истребителей, вовлечение их в воздушный бой и нанесение чувствительных потерь. В связи с тем, что английское Истребительное командование постепенно укреплялось, наращивая численность эскадрилий и самолетов в них; такая тактика могла считаться успешной, если относительные потери британцев оказались бы меньшими относительных потерь Люфтваффе. Кроме того, в чуть ли не ежедневных стычках порой погибали довольно опытные германские пилоты, а их место занимали новички, гораздо менее опасные для англичан. Словом, шел своеобразный «естественный отбор», который по замыслу руководства Истребительного командования должен был привести к исчезновению вида «опытный немецкий летчик-истребитель».

Однако появление «Фокке-Вульфов» на вооружении истребительных эскадр Люфтваффе на Западе заметно обострило ситуацию для англичан. По состоянию на

Этот истребитель FW 190A-2 несет полный комплект вооружения: четыре пушки в крыле и два пулемета MG 17 перед кабиной пилота





конец октября в 26-й истребительной эскадре II группа полностью перевооружилась на FW 190A-1 и располагала 45 машинами (из них 34 исправные), а III лишь начала их освоение. Здесь самолетный состав был смешанным: наряду с 28 Vf 109F имелись 34 FW 190A-1, но только семь из них считались боеготовыми. Впервые в большом количестве FW 190A-1 вступили в бой 8 ноября 1941 г. В тот день англичане в рамках операции «Цирк» предприняли крупномасштабный рейд на железнодорожный узел Лилль. Летчики «Фокке-Вульфов» доложили об уничтожении 14 «Спитфайров» (британцы признали гибель 11 истребителей при 155 вылетах), не потеряв в воздушном бою ни одной своей машины. В схватке получил ранение обер-лейтенант Т. Линдеман; при возвращении на свой аэродром на подбитом FW 190A-1 (зав. № 110021) унтер-офицер К. Керн (оба из II группы) разбился, столкнувшись с препятствием; еще два самолета III/JG26 были списаны после вынужденных посадок.

По настоящему «черный день» наступил для II/JG26 22 декабря 1941 г. При перелете с аэродрома Вевельгем в Абвиль командир 6/JG26 обер-лейтенант В. Шнайдер потерял ориентировку в сложных метеоусловиях. Ситуация усугубилась тем, что внизу лежала горно-холмистая местность, и, когда топливо стало подходить к концу, летчикам группы пришлось, снижаясь, пробивать облачность вниз. Наставления по производству полетов всех стран мира в то время категорически запрещали такие действия, но, что называется, ситуация заставила. Нижняя

кромка облачности проходила ниже вершин холмов. В результате пять «Фокке-Вульфов», включая машину командира отряда, разбились об их склоны и похоронили своих пилотов. К этому моменту Шнайдер имел 20 побед, в том числе пять на «Фокке-Вульфе».

О реальных потерях немцев английское Истребительное командование имело в то время весьма смутное представление. Однако англичане осознавали, что в указанный период «Фокке-Вульф» превосходил лучший английский истребитель «Спитфайр» V почти во всех отношениях, и это комфортно для Люфтваффе положение сохранялось вплоть до появления в июле 1942 г. «Спитфайра» IX с существенно более мощным мотором «Мерлин» 61. Немцы, как правило, несли меньшие потери, нежели британцы, к тому же пилотов, покинувших сбитые машины с парашютами над побережьем Франции, Дании или Голландии, ожидала разная судьба — летчики Люфтваффе возвращались в строй, а англичане попадали в лагерь для военнопленных. По уточненным после войны данным, за вторую половину 1941 г. потери в истребителях оказались следующими — 411 британских против 103 германских.

К концу года, после поступления 41 «Фокке-Вульфа» в группу I/JG26, немцы располагали 110 FW 190A-1 и A-2 (62 исправных). Первой их серьезной операцией в 1942 г. стало прикрытие прорыва линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелого крейсера «Принц Ойген» через Ла-Манш, осуществленного 11—12 февраля. К тому времени выявилась бесперспективность пребывания германских тяжелых кораблей в

**Взлетает FW 190A-2
из JG26**

Бресте перед лицом многократного превосходства англо-американского флота. Периодически наведывавшиеся в Брест английские бомбардировщики наносили повреждения немецким линкорам; выход же их в море для крейсерства в Атлантике с большой вероятностью привел бы к потере этих дорогостоящих кораблей, подтверждением чему была судьба «Бисмарка». Гитлер приказал вернуть «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в германские базы с перспективой дальнейшей переброски на север, в Норвегию, откуда они могли создавать угрозу для полярных конвоев.

Как бы то ни было, полковник А. Галланд еще в январе 1942 г. получил распоряжение о подготовке сверхсекретной операции, целью которой являлось создание постоянно «зонтика» не менее чем из 16 истребителей над прорывающимися через «английский канал» кораблями — иначе, по мнению германского командования, они были обречены на гибель. После смерти В. Мельдера, разбившегося в авиакатастрофе, Геринг назначил А. Галланда генерал-инспектором истребительной авиации, присвоив ему звание полковника. Тот сдал командование эскадрой JG26 майору Г. Шелфелю и приступил к планированию операции, получившей название «Удар молнии» (Cerberus Donnerkeil).

Истребитель расчехляют перед началом полетов



К этому времени британское адмиралтейство и министерство авиации разработали план действий на случай возможного прорыва немецких кораблей через Ла-Манш. Предполагалось задействовать до 1000 самолетов бомбардировочного, берегового и истребительного командования, а также ВВС флота. Они должны были нанести удары по кораблям тремя волнами. Галланд понимал всю сложность поставленной перед ним задачи: ведь истребитель Fw 109 или Fw 190 мог барражировать над кораблями всего 30 мин, а затем должен был возвращаться на свой аэродром. Таким образом, в течение светлого времени суток требовалось примерно 50 раз менять патрули, а в трех истребительных эскадрах Люфтваффе на Атлантическом побережье (JG 1, 2 и 26) имелось всего 252 машины. С наступлением темноты прикрытие прорывающихся кораблей возложили на 30 экипажей двухмоторных Fw 110.

Линкоры и тяжелый крейсер отправились в опасное плавание поздним вечером 11 февраля и благодаря плохой погоде и мощным радиопомехам оставались не замеченными англичанами вплоть до полудня следующего дня, когда их случайно обнаружила пара «Спитфайров». До самого узкого места Ла-Манша оставалось пройти всего 35 миль — менее полутора часов хода для кораблей такого класса. Для атаки немецких кораблей в воздух была срочно поднята 825-я эскадрилья торпедоносцев-бипланов «Суордфиш» (шесть машин), ее прикрывали всего десять «Спитфайров» из 72-й эскадрильи (по разработанному ранее плану истребителей прикрытия должно было быть впятеро больше).

К моменту подхода английских торпедоносцев к району, в котором находились германские корабли, 16 «Фокке-Вульфов», принадлежавших 8-му и 9-му отрядам JG26, должны были сменить «Мессершмитты» из JG2. Эшелонированная на двух уровнях, смешанная группа немецких истребителей действовала согласованно, атаковала устаревшие «Суордфиши» с разных направлений и сбивала всю шестерку. По воспоминаниям одержавшего тогда две победы обер-лейтенанта Г. Наумана из 9/JG26, он в нарушение всех инструкций выпустил шасси, чтобы уравнять скорости «Фокке-Вульфа» и британских бипланов.

Ни одна из сброшенных с английских самолетов торпед не достигла цели. Командир группы торпедоносцев подполковник Е. Эмонд за эту самоубийственную атаку впоследствии был награжден «Крестом Виктории» посмертно. Наиболее напряжен-



ные бои происходили между 13 ч 30 мин и 15 ч 30 мин — только над Ла-Маншем немцы заявили об уничтожении 25 английских самолетов, из них пять огнем FW 190. Собственные потери в схватках со «Спитфайрами» составили три «Фокке-Вульфы» из 9/JG26. Вскоре технический персонал III/JG26 смог своими глазами наблюдать за быстро перемещающимися силуэтами линкоров и крейсера — аэродром группы находился на берегу океана. Англичане предприняли еще несколько атак с воздуха слабыми силами, так и не добившись ни одного попадания в корабли. Не лучше «выступили» и британские моряки — все попытки эсминцев и торпедных катеров закончились безрезультатно. Правда, на заключительном этапе прорыва немцам тоже не повезло: оба линкора подорвались на минах и получили повреждения. Но факт оставался фактом — беспримерная по наглости (или дерзости) операция германского флота под прикрытием истребителей Люфтваффе завершилась успехом (с определенными оговорками, поскольку «Гнейзенау» из-за полученных повреждений впоследствии уже было не суждено участвовать в боевых операциях).

Англичане оценили результаты операции как неудовлетворительные: из вылетевших

на задание во второй половине дня 12 февраля 242 бомбардировщика 39, как предполагалось, атаковали отдельные корабли, 15 погибли, а остальные не смогли нанести удар из-за низкой облачности. Из участвовавших в операции 398 истребителей погибло 17 машин. Немцы также потеряли 17 истребителей, из них только три относились к типу FW 190A. Несомненно, немецкие летчики свою задачу выполнили: корабли не пострадали от ударов с воздуха, и полковник А. Галланд имел все основания праздновать победу.

В феврале примерно 30 FW 190A-1 с пулеметным вооружением было передано в различные учебные части и подразделения. В это время продолжала перевооружение на «Фокке-Вульфы» I/JG26 и приступило к освоению этих машин еще одно истребительное соединение Люфтваффе. В эскадре «Рихтгофен», базировавшейся в юго-западной части Франции, первой стала летать на «сто девяностых» группа II/JG2 капитана К.-Х. Грайзерта. Освоение новой машины, как обычно, сопровождалось рядом аварий. 18 марта из-за отказа мотора сразу после взлета погиб на FW 190A-2 № 125255 лейтенант Ф. Мали; он попытался покинуть истребитель с парашютом на малой высоте, но

Замаскированный ангар для «сто девяностых» на аэродроме Абвилль



FW 190A-2 с головной петуха на капоте принадлежал III/JG2, которой командовал Г. Хан (Hahn — петух в переводе с немецкого)

купол не успел раскрыться. На 28 марта в строю имелось 85 FW 190 (57 боеспособных), в то время как всего немцы располагали 1257 одномоторными истребителями (752 боеспособных); из 935 боеготовых летчиков 81 был подготовлен к полетам на «Фокке-Вульфе».

Как и прежде, воздушные бои заканчивались преимущественно в пользу немецких летчиков. Так, 12 апреля в рамках очередного этапа операции «Цирк» 21 британская эскадрилья совершила 254 вылета; летчики заявили об уничтожении четырех немецких истребителей, а собственные потери составили один «Бостон» 2-й британской группы и 15 «Спитфайров». Наиболее сильно пострадала 41-я эскадрилья, где один пилот погиб, трое попали в плен и еще одному с ранением удалось вернуться. Действовавшие против них I и III/JG26 выполнили 56 вылетов и не понесли потерь. По состоянию на конец апреля 1942 г. во всех истребительных частях Люфтваффе имелось 135 FW 190 (30 модели А-1, 91 - А-2 и 14 — новейших А-3).

31 мая 1942 г. эскадра JG2 понесла первую боевую потерю — в схватке с английскими истребителями был сбит унтер-офицер В. Кипних из II/JG2, вместе с FW 190A-2 № 125254 он упал в Ла-Манш. К этому времени FW 190A получили еще две авиагруппы, которыми командовали тезки — капитаны Гансы Ханы. II/JG1 базировалась в те дни в голландском Катвяке, а III/JG2 — во французском Тревиле. Командир первой части принадлежал к древнему роду немецких аристократов и потому именовался

Г. фон Хан. После перевооружения именно его группа стала первой в эскадре боеготовой на истребителях «Фокке-Вульф». Унтер-офицер Г. Майсснер открыл счет побед в II/JG1 на «сто девяностом», сбив «Спитфайр» 1 июня. Доля истребителей К. Танка на Атлантическом побережье и количество одержанных ими побед постоянно росли.

В июле противники обменялись несколькими ударами. В день независимости США, 4 июля 1942 г., двенадцать «Бостонов», экипажи которых были наполовину укомплектованы американцами, отбомбились по аэродромам JG1 в Голландии. Это был один из первых рейдов над оккупированной Европой, в котором приняли участие американские военнослужащие. Не вернулись два «Бостона», но и немцы, по докладам американских экипажей, лишились нескольких «Фокке-Вульфов».

Германские летчики встречались в небе с разными типами машин союзников. А 30 июля состоялся первый воздушный бой между FW 190 и «Спитфайром» IX. В тот вечер шестерка «Бостонов» под прикрытием целого истребительного авиакрыла атаковала один из аэродромов JG26. Пилоты 64-й эскадрильи, укомплектованной «Спитфайрами-девятками», доложили об уничтожении пяти FW 190, но на самом деле немцы потеряли всего один истребитель. Для англичан этот бой завершился с неприятным итогом — на свои базы не вернулись 14 «Спитфайров» V, из которых десять были сбиты огнем «Фокке-Вульфов» из I и



III/JG26. Среди германских асов наиболее успешно сражался командир группы капитан Й. Зайферт, в двух вылетах сбивший три британских истребителя; его счет достиг 39 побед, из которых 14 он одержал на FW 190.

Летние месяцы были характерны ведением боев в широком диапазоне высот от 300—500 м до 8000—9000 м. Германские летчики, верные своей излюбленной тактике, стремились атаковать внезапно, со стороны солнца или из-за облаков. Их сильными сторонами являлись лучшая выучка и большой боевой опыт. Среди пилотов «Фокке-Вульфов» наиболее результативно сражались командиры всех трех групп эскадры JG26 (капитаны Й. Зайферт, Й. Мюнхеберг и Й. Приллер), их подчиненные обер-лейтенанты К. Рупперт, К. Боррис, К. Миетуш и др.

По данным Британского адмиралтейства, за первые семь месяцев 1942 г. самолеты-торпедоносцы Берегового командования совершили 6617 вылетов, потопили 30 небольших судов и повредили еще 14. Собственные потери составили 195 самолетов, преимущественно типа «Хемпден». Тихоходные и недостаточно маневренные, они оказались слишком уязвимы для атак «Фокке-Вульфов». Из 488 британских и американских бомбардировщиков, которые не вернулись после атак верфей подводных лодок и минных постановок, абсолютное большинство потерь союзники понесли ночью, и лишь немногие самолеты в это время оказались жертвами огня FW 190. 34 истребителя, главным образом «Спитфайров», были сбиты за

тот же период времени при защите британского судоходства от атак Люфтваффе.

19 августа 1942 г. в ходе так называемого «рейда на Дьепп» состоялась еще одна, на это раз широкомасштабная проба сил для FW 190A. Весьма авантюрную операцию осуществило английское командование, причем оно решило рискнуть жизнями... канальцев. Высадка в Дьеппе, которую британцы предпочли также именовать «разведкой боем», не имела никаких шансов на успех, зато позволила Черчиллю в дальнейшем говорить о «неприступности» побережья, обороняемого немцами. В отражении «рейда на Дьепп» приняли участие две истребительные эскадры, вооруженные «Фокке-Вульфами»: JG2 и JG26.

События развивались стремительно с самого утра. Дежурная четверка FW 190 из отряда 5/JG26 под командованием лейтенанта Х. Штернберга, аса с 10 победами, в 6 ч 15 мин поднялась с аэродрома Абвиль. Спустя 5 мин в воздух стали подниматься «Фокке-Вульфы» из группы I/JG26, базировавшейся в Сен-Омере. Им потребовалось 15—20 мин для того, чтобы оказаться над Дьеппом. К этому моменту над районом высадки барражировало уже несколько эскадрилий «Спитфайров». Англичане, отлично понимавшие, что успех высадки можно было обеспечить только при условии полного господства в воздухе, привлекли к участию в операции «Юбилей» более 500 истребителей. Но численного превосходства вновь оказалось недостаточно.

Для самолетов FW 190A, выпущенных весной 1942 г., характерным признаком являлась черная трапеция с белой обводкой, накрашенная по бортам фюзеляжа позади выхлопных патрубков

В 6 ч 43 мин обер-фельдфебель Г. Биервирт из 5/JG26 сбил первый «Спитфайр» из 340-й эскадрильи. Спустя 3 мин с севера к месту разгоравшегося воздушного боя подошли отряд 1/JG2 и штабное звено II/JG2. Унтер-офицер К. Эпзингер с ходу расстрелял бомбардировщик «Хэмпден», а затем поджег «Спитфайр». Капитан Х.-Ф. Болъц с интервалом в 7 мин сбил два «Мустанга». Постепенно к району Дьеппа стали стягиваться и другие подразделения из эскадр JG2 и JG26. Одни отряды, израсходовав боезапас и топливо, уходили на свои аэродромы, но другие вновь появлялись над Дьеппом, и бой разгорался с новой силой. Чтобы нарушить германский «истребительный конвейер», была предпринята атака 22 В-17, прикрытых «Спитфайрами», на аэродром Абвиль, ближайший к Дьеппу (всего в 60 км от города). «Летающие крепости» разрушили несколько ангаров и аэродромных сооружений, но «Фокке-Вульфы» продолжали взлетать. На обратном пути группа «Крепостей» прошла над Дьеппом на высоте около 3000 м. Один из пилотов «Спитфайров», сопровождавших В-17, рассказывал:

Капитан Штолле, командир 8/JG26, 26 ноября 1942 г. одержал очередную победу над «Спитфайром» — она оказалась двухсотой для его подразделения

«Внезапно я увидел FW 190 впереди и ниже меня приблизительно на 400 м. Чтобы быстро снизиться, я сделал бочку и сумел подойти к нему сзади на расстояние 150 м. «Ганс» меня не заметил, тогда я открыл огонь и стрелял, пока не сблизился с ним на расстояние примерно 25 м. Отлетевшие детали FW 190 размерами в десятую часть ква-

дратного метра пролетали мимо моей машины. Прежде чем мы вошли в облако, вражеский самолет взорвался.

Остекление фонаря моего «Спитфайра» было буквально залито маслом, обломки разрушившегося «Ганса» застучали по обшивке. Инстинктивно я отвернул в сторону, но это мало помогло: сквозь ставший почти непрозрачным фонарь я ничего не видел. Позднее мой ведомый рассказал, что самый большой — почти трехметровый — кусок фюзеляжа «Фокке-Вульфа» едва не угодил в мою машину.

В тот момент я еще не понял, насколько серьезно был поврежден мой «Спитфайр» взрывом немецкого истребителя, но вскоре я заметил перебои в работе двигателя. Развернув машину курсом на запад, я стал потихоньку набирать высоту. С трудом наскреб 600 м, и тут мотор заглох окончательно. Я снял шлем, расстегнул привязные ремни и открыл фонарь. Затем забрался ногами на сиденье, толкнул ручку от себя и приготовился прыгать, но в этот момент парашют раскрылся сам собой! Рывком меня выдернуло из кабины... Я пришел в себя на высоте меньше 80 м над водой, парашют едва успел полностью наполниться; в ту же секунду мой «Спитфайр» врезался в воду.

Два моих товарища кружили надо мной, а третий буквально «за руку» привел спасательный катер. Мне пришлось провести в воде не более 15 минут...»





**Истребитель FW 190A-2
адъютанта группы I/JG1
обер-лейтенанта Г. Ханке**

Воздушное сражение над Дьеппом продолжалось вплоть до сумерек, когда остатки серьезно потрепанной английской флотилии взяли курс на запад. В прикрытии высадки принимала участие американская 31-я истребительная группа, летавшая на «Спитфайрах» V и впервые вступившая в бой с противником. Пилот 309-й эскадрильи, входившей в составе этой группы, лейтенант С. Джанкин стал первым пилотом американских ВВС, уничтожившим самолет противника на Европейском ТВД. Этим самолетом оказался истребитель-бомбардировщик FW 190A, атаковавший английские корабли. Впрочем, когда в конце дня были подведены итоги, то они оказались не слишком радостными для американцев: ценой пяти потерянных и семи поврежденных «Спитфайров» (четыре пилота пропали без вести, один убит, один ранен) удалось уничтожить только два FW 190A и повредить еще две машины противника.

Оба истребительно-бомбардировочных отряда из эскадр JG2 и JG26, полностью перевооруженные на «Фокке-Вульфы», приняли самое активное участие в отражении высадки. С учетом итогов сражения над Дьеппом обер-лейтенант Ф. Шретер, впоследствии командир 10/JG2, стал кавалером «Рыцарского Креста». В документах 3-го воздушного флота можно найти весьма лестный вывод о боевых качествах истребительно-бомбардировочного варианта FW 190:

«Самолет вполне подходит на роль истребителя-бомбардировщика. Однако он нуждается в установке дополнительного бронирования без ухудшения маневренности и

скоростных характеристик. Одно—двух истребительно-бомбардировочных отрядов недостаточно для борьбы с крупными боевыми кораблями. В распоряжении каждого территориального истребительного командования следует иметь не менее двух отрядов истребителей-бомбардировщиков. Использование обычных истребителей в качестве истребителей-бомбардировщиков невозможно ввиду их малой численности, а также из-за большого количества других задач, стоящих перед ними. Истребитель-бомбардировщик зарекомендовал себя весьма эффективным боевым средством, но желательно увеличить его радиус действия до 400 км, и чем быстрее, тем лучше...»

Немногим более двух сотен летчиков из JG2 и JG26 сумели серьезно испортить настроение авиационным и морским командирам Великобритании и союзных с ней стран. В течение суток они совершили свыше 600 боевых вылетов. Потери эскадры JG2 составили восемь пилотов убитыми и шесть ранеными, при этом считались уничтоженными 67 самолетов противника; на 38 побед претендовали асы из JG26 (здесь потери составили шесть летчиков). Как отмечали немцы, пример подал командир эскадры JG26 майор Г. Шепфель, сбивший в четырех вылетах два «Спитфайра», его счет достиг 42. Оберфельдфебель Й. Вурмеллер из 1/JG2 доложил об уничтожении семи истребителей противника! Чуть меньше побед — пять — занесли на счет командира 9/JG2 оберлейтенант З. Шнелля. В воздушном бою со «Спитфайрами» был сбит FW 190A-3 № 130326 командира группы I/JG2 обер-



**Истребитель системы ПВО
Рейха FW 190А-3,
принадлежавший II/JG1**

лейтенанта Э. Лайе. Несмотря на ранение, летчик смог воспользоваться парашютом. Оба соединения немецких истребителей лишились 16 FW 190А и одного Bf 109G безвозвратно, еще семь FW 190А и два Bf 109G нуждались в ремонте.

Воздушное сражение над Дьеппом произошло в тот период времени, когда FW 190А находился в апогее своих боевых возможностей, заметно превосходя большинство истребителей союзников по комплексу летных данных. Англо-американское командование вынуждено было признать, что завоевать локальное господство в воздухе над районом Дьеппа не удалось. Согласно информации британского историка С. Роскилла, истребители союзников, не имевшие дополнительного бронирования, неоднократно пытались штурмовать немецкие береговые батареи, самоотверженно

прикрывали отход рейдовых сил после провала операции, но воздушное сражение было проиграно: потери составили 106 самолетов, из них 88 истребителей, в то время как германский 3-й воздушный флот лишился лишь 48 самолетов.

Пик успеха пройден — война продолжается

Несмотря на неудачу, союзное командование продолжило активные действия над территорией северо-западной Франции, Бельгией, Голландией. Наряду с истребителями в них приняли участие «Хепдены», «Бостоны» и «Летающие крепости». 6 сентября 36 В-17 атаковали заводы фирмы «Поте». Это был уже десятый рейд, предпринятый дислоцированным в Англии 1-м бомбардировочным крылом 8-х ВВС США. Вместе с ними Ла-Манш пересекли 47

**Истребитель А. Фабера,
совершивший из-за
навигационной ошибки
посадку на английском
аэродроме**



«Спитфайров» IX из четырех эскадрилий. Вылетевшие на перехват летчики группы II/JG26 доложили об уничтожении двух тяжелых бомбардировщиков В-17. Командир группы капитан К. Мейер лично повел своих подчиненных в атаку на ошестинившиеся крупнокалиберными пулеметами «крепости» и сумел отправить к земле четырехмоторный бомбардировщик; второго сбил обер-фельдфебель В. Рот. Обер-лейтенант Г. Науман и подоспевший на помощь обер-фельдфебель Р. Макс из II/JG2 уничтожили по одному «Спитфайру» из 133-й эскадрильи. Но бой показал, что сбивать тяжелые бомбовозы, «упакованные» в плотные многоярусные «коробки», весьма и весьма сложно. В двух последовавших боях с «Летающими крепостями» JG2 не сумела добиться успеха, зато сама потеряла два истребителя сбитыми и два поврежденными.

Утром 9 октября 1942 г. удача вновь оказалась на стороне асов, летавших на «Фокке-Вульфах» — они уничтожили три В-17 из 92-й бомбардировочной группы. В тот день американское авиационное соединение в составе 79 тяжелых бомбардировщиков под прикрытием истребителей совершило налет на сталелитейный завод в Бельгии. Командир III/JG26 капитан Й. Приллер сумел избежать серьезных повреждений от оборонительного огня стрелков, стремительно сблизился с американцами и сбил один бомбардировщик, одержав 78-ю победу. Один из его подчиненных лейтенант О. Штаммбергер, участвовавший в перехвате, позднее так описывал бой:

«Мы атаковали вражеские бомбардировщики парами, бравировав своей храбростью. В

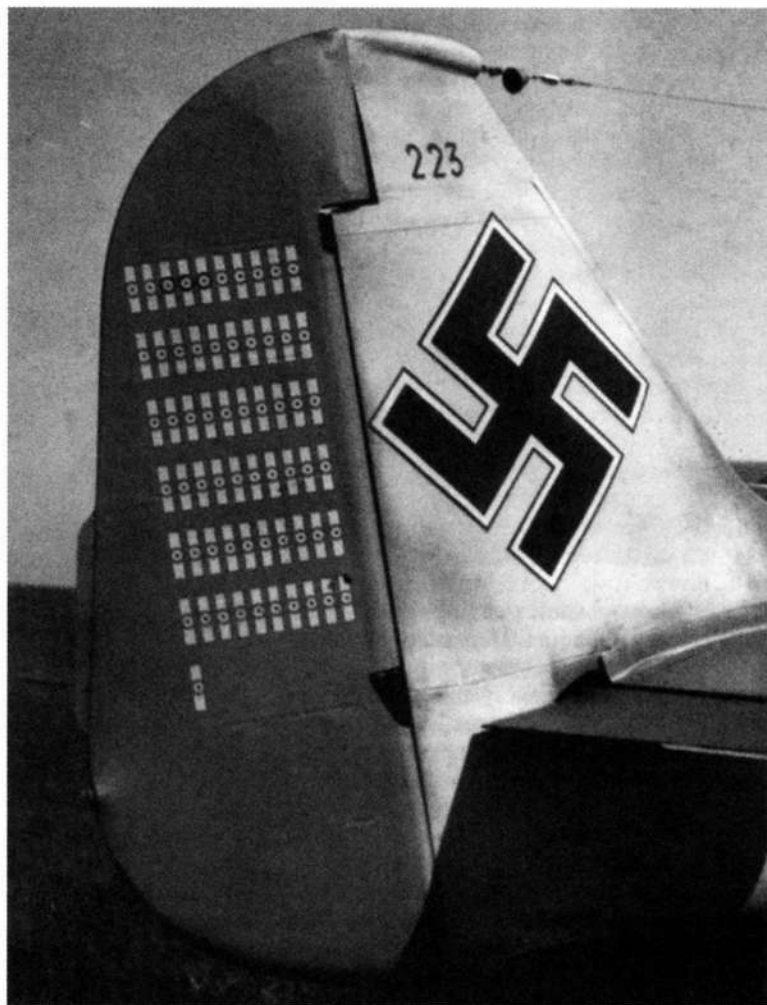
атаку заходили сзади, догоняя строй американцев; моторы были выведены на полный газ. Выход из атаки — отворотом или вниз. Первые заходы заканчивали слишком рано: эти огромные «сарай» росли на глазах и наши летчики остерегались столкновений. Я еще удивился, почему не попал в американца, но потом понял: у него ведь размах крыльев — 40 метров! Стремясь атаковать в третий раз, я все время повторял про себя: походи ближе, еще, еще ближе. Потом я открыл огонь, прицеливаясь по моторам на левой плоскости. Вскоре оба левых мотора охватило пламя, и я перенес трассы на правый внутренний двигатель, также добившись попаданий. Неприятельский «бумажный змей» вошел в широкую левую спираль и ударился о землю восточнее Вендевилля; четверо или пятеро из экипажа спаслись на парашютах».

Рассказ Штаммбергера наглядно свидетельствует о том, что для уничтожения каждого бомбардировщика-гиганта требовалось незаурядное мужество. Перехват бомбардировщиков в плотных многослойных боевых порядках, прикрытых истребителями сопровождения, являлся еще более сложной задачей, и даже закаленные в боях летчики-истребители порой не выдерживали мощного оборонительного огня группы и отворачивали задолго до выхода на дистанцию эффективного ведения огня.

9 октября 1942 г. крещение огнем над оккупированной Европой прошел другой американский бомбардировщик — В-24 «Либерейтор». Одну из машин, принадлежавшую 93-й бомбардировочной группе, сбил северо-восточнее Лилля командир отряда

Новенький, только что с завода FW 190A-4 командира 9/JG2 обер-лейтенанта З. Шнелля. Руль направления и нижняя часть капота мотора желтого цвета





Хвост самолета капитана Г. Хана с эмблемами 61 победы на руле направления (4 мая 1942 г.)

7/JG26 капитан К. Миетуш, однако в целом свою задачу американцы выполнили. Гитлер был крайне недоволен этим обстоятельством и приказал Люфтваффе адекватно ответить на «террористические атаки американцев». 31 октября 69 «Фокке-Вульфов» с бомбами под фюзеляжами под прикрытием еще 62 таких же машин в варианте истребителей нанесли удар по английскому городу Кентербери, известному своим университетом. В ходе этого налета погиб младший брат генерал-инспектора истребительной авиации А. Галланда лейтенант Пауль Галланд, несмотря на свою молодость — ас с 17 победами.

В качестве одного из возможных способов повышения эффективности боевых действий против четырехмоторных американских бомбардировщиков командир III/JG 2 майор Э. Майер предложил лобовую атаку. В передней полусфере группа бомбардировщиков была способна противопоставить приближающимся истребителям гораздо ме-

нее плотный оборонительный огонь по сравнению с тем ливнем 12,7-мм пуль, которым американцы встречали истребителей, атакующих с задних курсовых углов. Кроме того, бронирование тяжелых самолетов прикрывало жизненно важные части машины и экипаж главным образом сзади, поэтому для поражения бомбардировщика спереди требовалось меньшее число попаданий.

23 ноября 1942 г. группа в составе 36 бомбардировщиков В-17 и В-24 без истребительного прикрытия атаковала базу подводных лодок в Сент-Назаре на западном побережье Франции. Майор Э. Майер повел свою группу FW 190 в лобовую атаку и доложил об уничтожении шести гигантских машин. В действительности погибло три и был серьезно поврежден еще один В-17. Этот результат оказался наилучшим по сравнению с достижениями других истребительных групп, участвовавших в отражении аналогичных налетов. Вскоре у Майера оказались последователи, и тактику нападения на тяжелые бомбардировщики с передней полусферы приняли на вооружение другие части. Интересно, что описанные события нашли отклик и на Восточном фронте. В июле 1943 г. германские истребители применили атаку спереди снизу (правда, ночью) против советских тяжелых бомбардировщиков Пе-8, что привело к потере трех машин в течение месяца.

Но лобовая атака порождала и свои сложности. Скорость сближения самолетов превышала 800 км/ч, или более 200 м/с. Истребитель мог выпустить лишь одну короткую полусекундную очередь с расстояния порядка 400 м, после чего приходилось отворачивать, чтобы избежать столкновения на встречных курсах. Требовался немалый навык для осуществления таких быстротечных атак, и даже опытным пилотам не всегда удавалось почти мгновенно поймать в прицел мчащийся навстречу вражеский бомбардировщик. Поэтому, применяя лобовые атаки, лишь немногие немецкие асы смогли добиться впечатляющих результатов.

20 декабря этот прием дал осечку. Из более сотни В-17 и В-24, перехваченных всеми тремя группами JG26 и II/JG2, было сбито всего пять машин, причём потери самих немцев оказались весьма чувствительными. От атак спереди—снизу пилоты FW 190 быстро отказались и попробовали пикировать на тяжелые бомбардировщики сверху—спереди, порой развивая скорость до 900 км/ч. Действительно, ответный огонь американцев стал малоэффективным, но и летчику-истребителю на ведение огня оставалась ка-

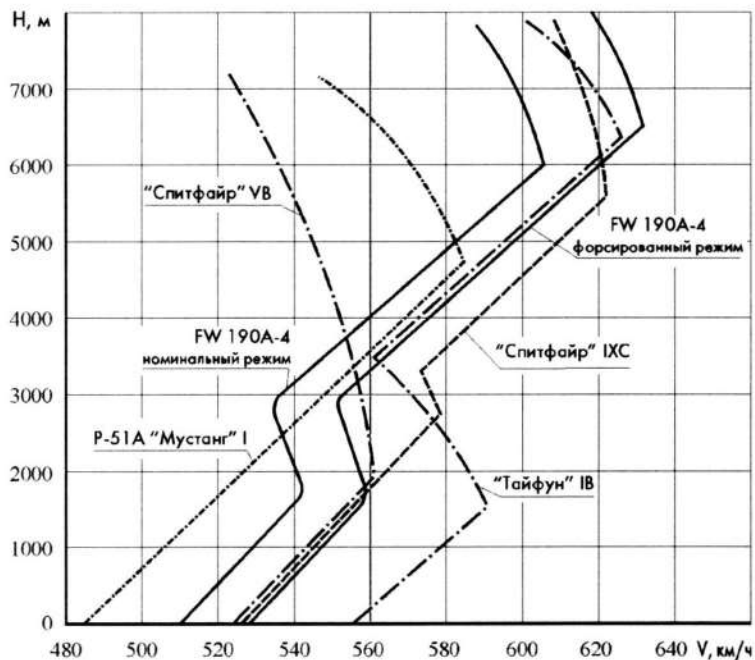
кая-то доля секунды. Небольшое опоздание оказалось чревато лобовым столкновением с жертвой. Постепенно отработавшая тактический прием, летчики JG26 нашли оптимальный способ — пикировать на «Летающую крепость» нужно было под небольшим углом, примерно 10°, и желательно строго спеди — «на 12 часов».

Обратимся теперь к применению «Фокке-Вульфов» на севере Европы во второй половине 1942 — начале 1943 г. В июле 1942 г. машины модификаций FW 190A-2 и A-3 поступили в группу I/JG5 капитана Й. фон Верена в Ставангере. Англо-американские союзники не проявляли особой активности в этом регионе, поэтому за девять следующих месяцев группа потеряла всего шесть истребителей FW 190A, все в результате аварий. Пожалуй, единственный яркий эпизод имел место 25 сентября, когда «Фокке-Вульфам» удалось перехватить четверку «Москито», направленную для нанесения удара по зданию гестапо в Осло; унтер-офицер Э. Кляйн сбил один из английских бомбардировщиков. Так же безмятежно проходила служба в IV/JG5 капитана Г. Кригеля, получившей машины К. Танка в Тронхеме в августе. Один из летчиков группы, переведенный впоследствии в Финляндию, рассказал своим изумленным коллегам, что за свои 60 боевых вылетов он не только ни разу не сражался с противником, но даже не видел вражеского самолета!

Совсем иначе складывалась судьба «Фокке-Вульфов» в Африке, где напряжение боевых действий оказалось несравнимо большим. В начале ноября 1942 г. союзники приступили к осуществлению операции «Торч» — высадке в Северной Африке. Огромная эскадра из 93 кораблей и судов под прикрытием мощных ВВС практически без помех высадил десант в Алжире и Марокко. Однако с 13 ноября Люфтваффе стали наносить бомбовые удары по войскам, кораблям и захваченным портам. Вскоре германское командование усилило свою авиацию, перебросив в Северную Африку, в частности, две группы на самолетах FW 190.

Прежде всего речь идет о III/ZG2, которую после вывода с Восточного фронта в окрестностях Вены в августе 1942 г. перевооружили с Bf 109E на FW 190A. По отзывам летчиков, новая машина в варианте истребителя-бомбардировщика по всем параметрам превосходила «Мессершмитт». В сентябре III/ZG2 на французском аэродроме Когнак около Бордо летчики проходили специальную подготовку: их учили атаковать корабли и суда с пикирования, причем в качестве мишени использовался бывший французский эсминец, окруженный тросами аэростатных заграждений. Группа готовилась для действий против судоходства в прибрежных водах Великобритании.

Высадка союзников в Северной Африке спутала все планы немцев. Через несколько



Высотные-скоростные характеристики истребителей на Западе в конце 1942 г.

дней англо-американские войска заняли важнейший для снабжения порт Бон и устремились к Тунису. 9 ноября командиру III/ZG2 капитану В. Хакфельду приказали срочно завершить учебный процесс и перелететь на аэродром Сиди-Амед около Бизерты, используя Комизо в Сицилии как промежуточную площадку. Один из летчиков части фельдфебель А. Дилг вспоминал: «Главным образом «Фокке-Вульфы» участвовали в налетах на корабли в портах, а также на артиллерийские позиции, центры снабжения, подвергаясь мощному противодействию больших групп истребителей и батарей малокалиберных зенитных орудий. Вскоре мы осознали, что истребительно-бомбардировочные действия на этом театре еще опаснее, чем в России. 2 декабря не стало нашего командира капитана Хакфельда, которого «старички» за глаза звали «Вилли на бомбе». Он погиб подобно многим другим асам: при взлете столкнулся с «Мессершмиттом» из соседней части, который не успел после приземления убраться с полосы. «Фокке-Вульф» скапотировал, вспыхнул, и, когда спасательная команда вытащила летчика, было уже поздно».

Союзники приступили к нанесению систематических бомбоштурмовых ударов по немецким аэродромам, но первоначально особых успехов не достигли. Так, 4 декабря при атаке Сиди-Амеда немецкая ПВО сбила все 11 «Бостонов» из 18-й эскадрильи; одну из побед в этот день одержал капитан Г.-Й. Хауеншильд (он поджег «Лайтнинг»),

сменивший Хакфельда в должности командира III/ZG2. Все же немцам пришлось прибегнуть к аэродромному маневру, используя Телепту, Тебессу, Кайруан. В конце месяца группу переименовали в III/SKG10, но характер действий от этого не изменился.

10 декабря в состав созданного немцами «Авиакомандования Тунис» входили две группы (II/JG2, III/ZG2) и один отряд (5/SchG2) на FW 190 — всего 46 машин (32 исправные). Наиболее сильной являлась авиагруппа из эскадры «Рихтгофен», прибывшая в Бизерту из Сицилии. В ее составе выделялись три летчика — кавалера «Рыцарского Креста»: обер-лейтенанты А. Дикфельд, который открыл «африканский» счет части, сбив 1 декабря «Спитфайр» V, и Э. Рудорффер, а также лейтенант К. Бюлиген. Любопытно, что все трое впоследствии командовали группой II/JG2.

Помимо привычных противников — «Спитфайров», «Бостонов» и «крепостей» — пилотам II/JG2 пришлось познакомиться с ранее не встречавшимися им «Лайтнингами», «Аэрокобрами», «Киттихауками», «Мародерами» и «Мустангами». Высокий уровень подготовки летного состава позволил им быстро разобраться в сильных и слабых сторонах американских самолетов. За декабрь немцы списали 33 «Фокке-Вульфы» из состава «Авиакомандования Тунис» (главным образом, в результате аварий и катастроф). По состоянию на 10 января в соединении осталось, несмотря на пополнение, всего 37 FW 190 (из них 18 исправных). Но успехи



Аэродром Хусум, на котором базировались «Фокке-Вульфы» из I/JG11, имел деревянные рулежки и такую же взлетную полосу

пилотов «сто девяностых» заслонили все данные о потерях. К 8 января 1943 г., например, А. Дикфельд имел уже 18 побед на театре, однако в тот день и сам получил ранение — его FW 190 налетел на препятствие при разбеге.

Ведущие асы II/JG2 порой добивались потрясающих результатов. Так, 2 февраля, возвращаясь после прикрытия пикировщиков, лейтенант К. Бюлиген в одном бою сбил «Аэрокобру» и три «Киттихаука», в следующем вылете в тот же день — еще «Спитфайр», а за следующие сутки увеличил счет на 4 победы. Для обер-лейтенанта Э. Рудорффера лучшим днем стало 9 февраля, когда он доложил о 8 победах за 15 мин! Пилоты союзников придерживались устаревшей тактики, кружась в горизонтальной плоскости и стремясь защитить хвосты впереди летящих самолетов, чем и воспользовался германский ас:

«Чтобы добиться успеха, лучше атаковать сверху, тщательно соизмеряя временные и пространственные координаты. Весь секрет состоял в том, что дело должно быть сделано быстро, за один раз... Обычно я открывал огонь с расстояния не более 50 м и почти никогда не промахивался. Повторяя стремительную атаку сверху раз за разом, я мог сбить несколько истребителей из «оборонительного круга»».

О бое 9 февраля Э. Рудорффер рассказывал так: «Главные события разворачивались примерно в 180 км южнее г. Тунис. Мы получили сообщение о приближающихся бомбардировщиках и истребителях (В-17 из 310-й бомбардировочной группы шли под прикрытием Р-38 из 1-й истребительной группы. — Прим. авт.). Пилоты одного отряда дежурили в кабинах, и я приказал им взлетать. Сам я поднялся в воздух последним, дождавшись уточнения о высоте и курсе самолетов противника... Они приближались с запада, по нашим подсчетам, 24 В-17, 18 Р-40, 20 Р-38 и примерно столько же «Спитфайров» — может быть, среди них находились и «Харрикейны», потому что в горячке боя я видел несколько этих истребителей. Мы летели на высоте 7000 м, бомбардировщики шли ниже, а Р-40 — выше нас.

Приготовившись атаковать бомбардировщики, мы сами попали под удар снизившихся истребителей «Кертисс»; воздушный бой начался. Вскоре Р-40, не обладавшие высокой скоростью, были вынуждены образовать «оборонительный круг», а я принялся расстреливать их, атакуя сверху и снизу. За семь минут мне удалось сбить шестерых... Вскоре после этого я заметил несколько Р-38, штурмовавших наши войска. Со мной



оставалась всего одна четверка FW 190. Мы быстро спикировали и внезапно для противника открыли огонь — один «Лайтнинг» с дымом пошел к земле. Затем я горкой набрал высоту и атаковал еще одного — и этот Р-38 вспыхнул. Получилось восемь побед в одном вылете — я навсегда запомнил этот день, поскольку он был одним из лучших в моей карьере истребителя».

Несмотря на впечатляющие счета немецких асов ситуация в Северной Африке для стран «оси» становилась все безрадостнее. 15 марта командование Люфтваффе предпочло перебросить II/JG2 из Кайруана в По, на юг Франции и вскоре перевооружило ее на Вф 109G. За четырехмесячный африканский «тур» удалось уничтожить полторы сотни самолетов союзников. По официальным немецким данным, потери группы оказались не слишком чувствительными — восемь машин в боевых столкновениях, столько же в авариях и две — в результате «дружественного огня» своих войск; всего пришлось списать 55 FW 190.

Главные события по-прежнему происходили в Европе. Здесь на «Фокке-Вульфх» с ноября 1942 г. стала действовать еще одна часть — разведывательная группа NAGr13 майора Г. Варната. С аэродрома Сан-Брю летчики части выполняли разведывательные полеты преимущественно над южными районами Англии. Потери оказались незначительными. До конца года британскими истребителям, не имевшим осутимого преимущества в скорости, не удалось выполнить ни одного успешного перехвата. А 15 апреля командир 2-го отряда капитан Шумахер сам сбил «Тайфун» над Ла-Маншем.

На этом FW 190A-4 заменили винт. Механики за работой



**Хмурое утро
на аэродроме Хусум.
Истребители JG11
выруливают
на взлетную полосу**

По состоянию на 10 января 1943 г. на Западном фронте германские авиачасти, вооруженные FW 190, располагали 290 машинами:

штаб, I и III группы JG2 — 101 FW 190A-3 и A-4;

истребительно-бомбардировочный отряд 10(Jabo)/JG2 — 13 FW 190A-3/U1 и A-4/U3; штаб, I, II и III группы JG26 — 130 FW 190A-3 и A-4;

истребительно-бомбардировочный отряд 10(Jabo)/JG26 — 14 FW 190A-4/U3;

разведывательный отряд 5(F)/123 — 9 FW 190A-3/U4;

штаб, I и 2 отряды NAGr13 — 23 FW 190A-4/U4.

23 января 1943 г. 73 B-17 и 17 B-24 отбомбились по базам подводных лодок и порту в Бресте. Было сброшено 66 т бомб, а ясная безоблачная погода позволила экипажам наблюдать за результатами бомбометания, которые сочли хорошими. Как обычно, налет сопровождался отвлекающими действиями британских истребителей — на этот раз его выполняли «Спитфайры» и «Уирлуинды». Вылетевшие на перехват 25 FW 190 из III/JG2 и III/JG26 доложили об уничтожении семи «крепостей». В действительности на свои базы не вернулись пять американских бомбовозов и еще один потерпел катастрофу при вынужденной посадке — два члена экипажа погибли.

Этот налет можно считать типичным для второй половины 1942 г. А вот следующий, состоявшийся 27 января, стал первой массовой атакой тяжелых бомбардировщиков на Вильгельмсгафен — крупный немецкий промышленный центр, порт на Северном море и базу подводных лодок. Борьба в воздухе переносилась с прибрежных районов Франции и Голландии на территорию собст-

венно Германии, задевая жизненно важные для Рейха отрасли промышленности. В тот день летчики Bf 109 и FW 190 из JG1 доложили о девяти сбитых «крепостях», но реально американцы потеряли лишь три машины. Отныне соединения Восьмых ВВС США, базировавшиеся на английских аэродромах, стали главными противниками дневных истребителей Люфтваффе на Западе.

Американцы становятся главными противниками «Фокке-Вульфов» на Западе

Схватка над Вильгельмсгафеном оказалась своеобразным прологом в последовавшей затем 30-месячной битве над территорией Рейха. Характерной становилась все большая неудовлетворенность германского командования результатами воздушных сражений, что неизбежно вело к появлению изрядных преувеличений в докладах пилотов, желавших «реабилитироваться» в глазах начальства. В поисках способа «достучаться» до сознания летного состава и заставить их охотнее атаковать «коробки» тяжелых бомбардировщиков, в Люфтваффе ввели систему учета «баллов» и соответствующих наград за нанесение определенного ущерба самолетам союзников.

Так, уничтожение одномоторного самолета врага оценивалось в один пункт, за первый сбитый истребитель полагалось награждение «Железным Крестом» II класса. А вот за уничтожение четырехмоторного бомбардировщика пилоту «начисляли» три пункта и представляли к награждению «Железным Крестом» I класса. Кроме того, довольно высоко оценивалось «отделение» тяжелого бомбардировщика, то есть нанесение ему таких повреждений, после получения которых он уже не мог продолжать полет в «коробке».

За «отделение» полагалось два пункта и всего один пункт записывали летчику, добившему отставший от строя бомбардировщик врага. Соответствующие действия в отношении двухмоторного бомбардировщика оценивались в два, один и полпункта.

В связи с появлением новых угроз в первые месяцы 1943 г. наметилось «размывание» немецкой истребительной группировки на побережье Франции, Голландии и Дании, что несомненно облегчило тяжелым бомбардировщикам условия боевого применения против Германии. Две из трех групп JG2 были переброшены на юг Франции, которую вермахт полностью оккупировал, и в Африку, а оставшейся III/JG2 определили задачу прикрытия баз подводных лодок на французском атлантическом побережье. Началось «обратное» перевооружение III/JG26 на Fw 109G, а I/JG26 в порядке «ротации» отправилась на Восточный фронт — вместо нее прибыла III/JG54 на «Мессершмиттах». Таким образом, в конце зимы численность Fw 190A, непосредственно противостоявших авиационной группировке союзников в Великобритании, сократилась примерно вдвое.

Германское командование осознало растущую угрозу с воздуха и всячески пыталось увеличить численность истребителей в системе ПВО Рейха. В частности, на основе JG1 в начале апреля была развернута еще одна истребительная эскадра — JG11 под командованием майора А. Мадера. Первая группа нового соединения (бывшая III/JG1) получила на вооружение истребители Fw 190A-4, остальные две стали летать на «Мессершмиттах». В командование JG1 вступил прибывший с Восточного фронта майор Г. Филипп, кавалер «Рыцарского Креста» с «Дубовыми листьями» и «Мечами», второй «эксперт» Люфтваффе, преодолевший планку в 200 сбитых самолетов противника. В его эскадре штабной отряд, группы I и II/JG1 также действовали на Fw 190A-4.

Ответ союзников не заставил себя долго ждать. Они применили новые истребители P-47 «Тандерболт» с мощным мотором, снабженным турбокомпрессором. Эти высотные машины попробовали свои силы в операции «Родео 204», направившись 15 апреля в район города Сен-Омер с целью «выманить» истребителей Люфтваффе на бой. На перехват поднялись 15 Fw190A-4 из группы II/JG1. Им удалось сбить два P-47 из 59 участвовавших в «Родео» американских «Громовержцев», а также один «Тайфун». В свою очередь, пилоты «Тандерболтов» из 4-й истребительной группы уничтожили два «Фокке-Вульфа».

В следующем месяце многие части «сто девяностых» понесли особенно тяжелые потери. Так, эскадра JG2 в воздушных боях лишилась 18 Fw 190. 15 мая, прикрывая аэродром Каен, откуда IV/SKG10 совершала рейды на Великобританию, были сбиты «Спитфайрами» на малой высоте и погибли два опытных летчика: командир отряда лейтенант Х. Ханнинг, имевший на счету 98 побед и награжденный «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому Кресту» посмертно, а также обер-лейтенант Х. Гебхард (оба из 2/JG2, Fw 190A-4 № 157134 и 157200). Сама истребительно-бомбардировочная группа IV/SKG10 недосчиталась за месяц от воздействия противника не меньше 13 машин.

Боевой опыт и летное мастерство германских летчиков нельзя недооценивать. Так, отражая 21 апреля атаки на аэродром Абвиль, немецкие летчики сбили три «Вентуры» из 21 эскадрильи и два «Спитфайра-пятёрки» из 610 эскадрильи (14 авиаторов погибли). Две победы одержал командир II/JG26 капитан Ф.-В. Галланд (средний брат генерал-инспектора истребительной авиации), чей счет достиг 41. Бой на подступах к Амстердаму 3 мая, где немцы задействовали все свои силы на данном направлении, включая II/JG1 (на Fw 190), учебные подразделения и группы ночных истребителей, завершился с еще большими потерями для британцев: 487-я эскадрилья потеряла 11 «Вентур» из вылетевшей на задание дюжины машин.

15 мая тяжелые бомбардировщики союзников атаковали несколько голландских и

В кабине самолета капитан Й. Приллер, впоследствии ставший командиром JG26. Кажущаяся пестрая раскраска самолета — это просто следствие теней от маскировочной сетки

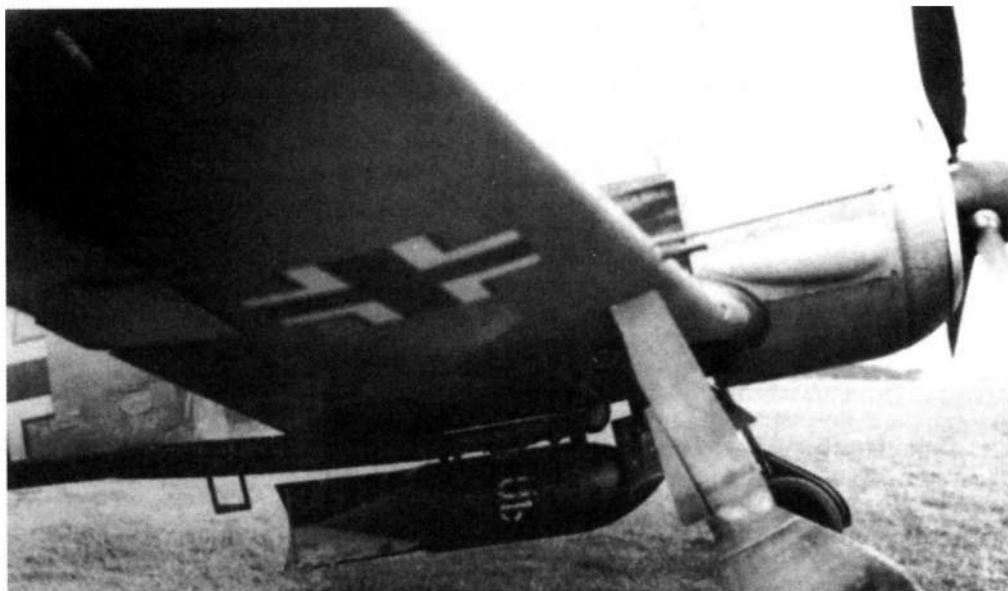


немецких городов, в частности Эмден, а уже на следующий день не менее 40 Р-47 из американской 78-й группы атаковали патрулирующие «Фокке-Вульфы», принадлежавшие все той же JG1. И вновь были сбиты два американских и два немецких истребителя. Очереди командира 84-й эскадрильи Ч. Брауна поразили FW 190А-5 № 157328, который пилотировал командир II/JG1 капитан Д. Вископ. Его истребитель вместе с летчиком упал в Северное море. Всего месяц Вископ командовал группой, сменив также погибшего в бою с «Тандерболтами» майора Г. Киевски. Впрочем, американский пилот не успел насладиться радостью победы: в этом бою же его Р-47С № 41-6553 попал под удар командира 1-й эскадры майора Г. Филиппа (боевой счет последнего достиг 205), и Ч. Браун попал в плен.

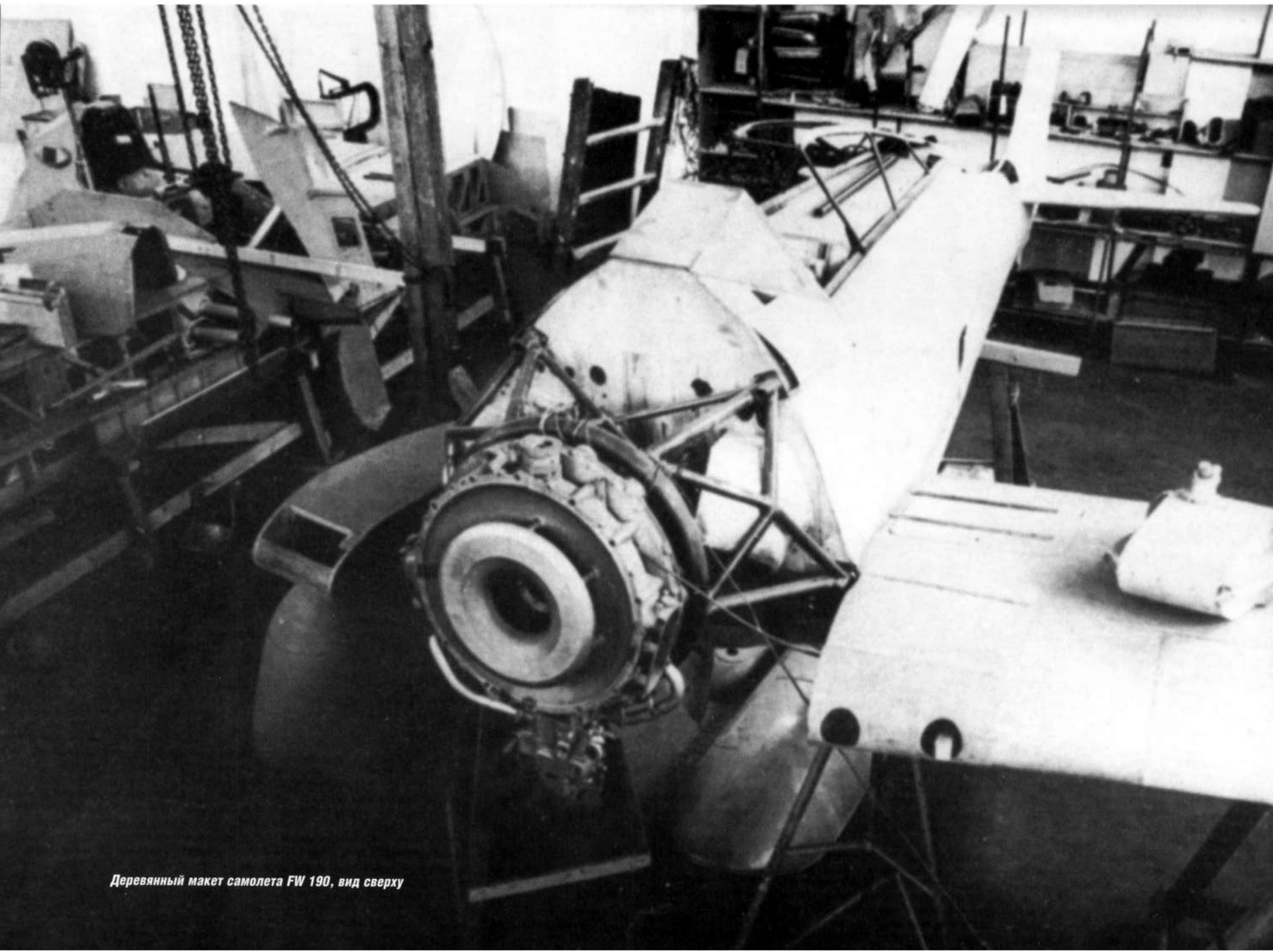
Как уже отмечалось, союзники несли ощутимые потери в тяжелых бомбардировщиках, поэтому они постарались значительно увеличить дальность действия своих истребителей. Вначале в бой вступил Р-47 «Тандерболт» с тактическим радиусом действия 370 км (аналогичный показатель «Спитфайра» — 280 км). Машина, созданная под руководством российского эмигранта А. Картвелли, легко достигала германо-голландской границы и Брюсселя. В июне американцы развернули в Великобритании три группы таких истребителей по три эскадрильи в каждой. Наличие истребителей с большой продолжительностью полета позволило прикрывать несколько соединений «крепостей» при налетах на цели, расположенные в ограниченном районе.

Впервые подобную тактику американцы применили 13 июня, атаковав главными силами Бремен, а вспомогательными — Киль; всего в тот день на задание отправились 228 В-17. Над Кильской бухтой, до которой истребители сопровождения все же долететь не смогли, разгорелся ожесточенный бой между бомбардировщиками и германскими истребителями из 1-й и 11-й эскадр. Всего американцы потеряли 26 четырехмоторников, что составило 11,4% участвовавших в налете самолетов. Преследуя «крепости», повернувшие домой, пилоты Люфтваффе столкнулись с ожидавшими бомбардировщиков «Тандерболтами». Вероятно, немецкие летчики не ожидали появления истребителей союзников над городами Германии. В бою между 49 Р-47 и 16 FW 190 на высоте 6000 м два «Фокке-Вульфы» были сбиты и один подбит. На две победы над Касселем претендовал командир 56-й группы подполковник Н. Земке, впоследствии один из наиболее известных американских лидеров.

В поисках еще более эффективных средств борьбы с тяжелыми бомбардировщиками немцы вновь вернулись к идее оснащения истребителей реактивными снарядами калибра 210 мм. Вновь, потому что в начале года эксперименты с Wfr.Gr.21, проведенные в JG26 под руководством командира эскадры майора Й. Приллера, сочли неудачными. На этот раз сформировали специальное подразделение из четырех FW 190А и подчинили его известному асу, в прошлом летавшему на Bf 110, капитану Э. Тратту. Подразделение получило наименование Eprobungskommando 25 и придавалось I/JG1.



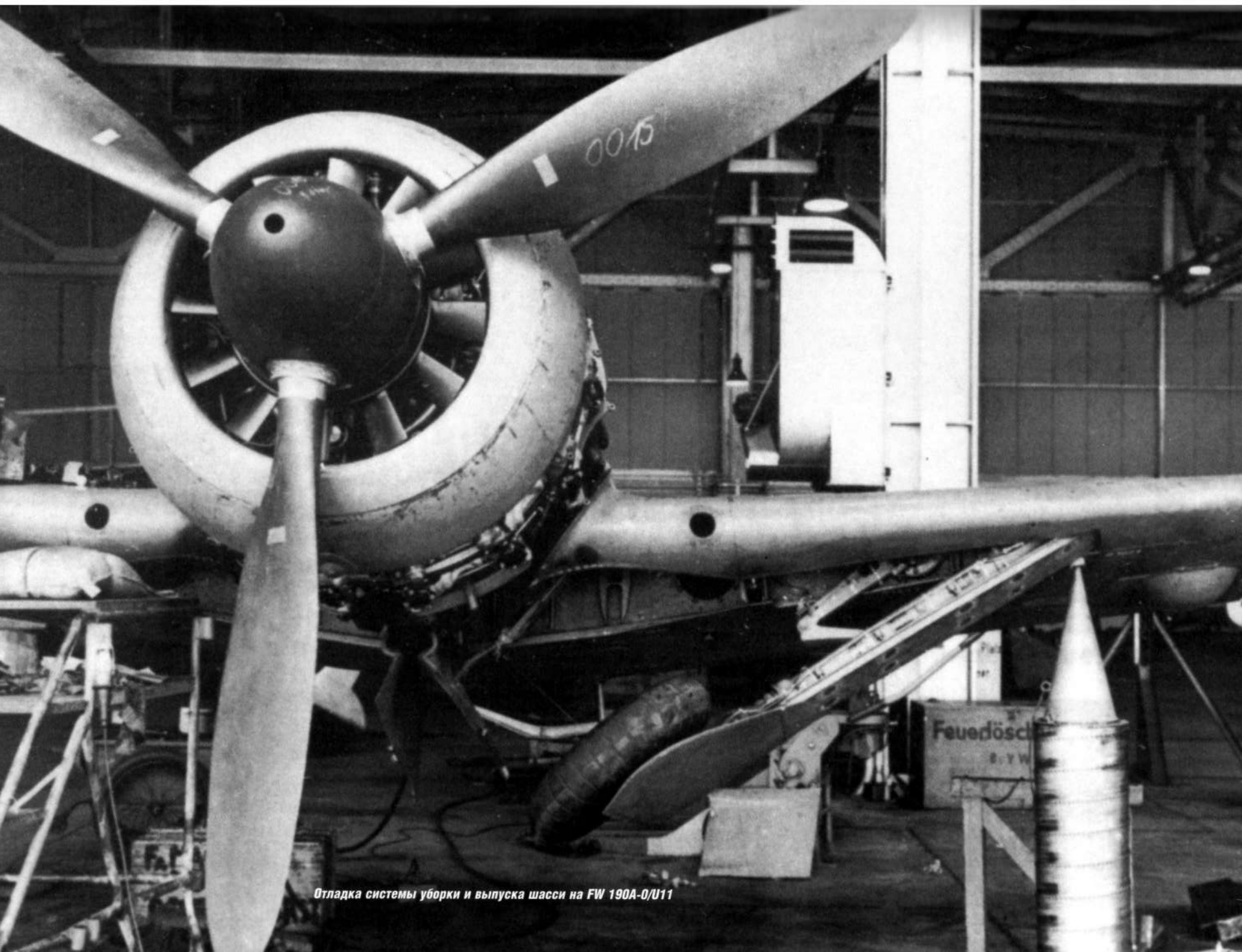
Истребитель-бомбардировщик из SKG10 с подвешенной под фюзеляжем 250-кг бомбой



Деревянный макет самолета FW 190, вид сверху

Возгорания моторной установки были настоящим бичом для первых FW190





Отладка системы уборки и выпуска шасси на FW 190A-0/U11

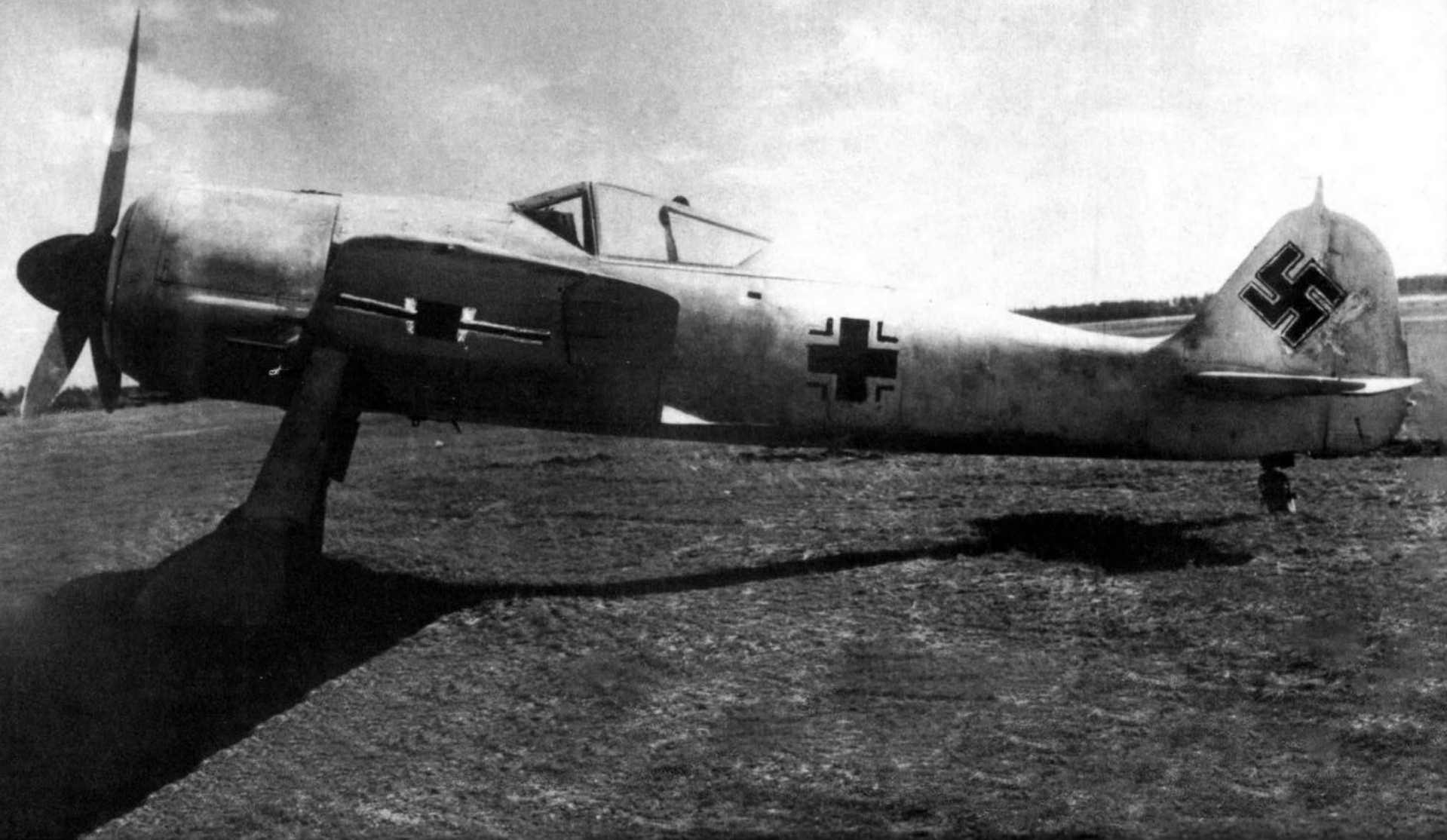
Выпущенные заводом истребители несли
заводские четырехбуквенные
регистрационные номера,
как на этом FW 190A-2



На полевом аэродроме в готовности к немедленному взлету



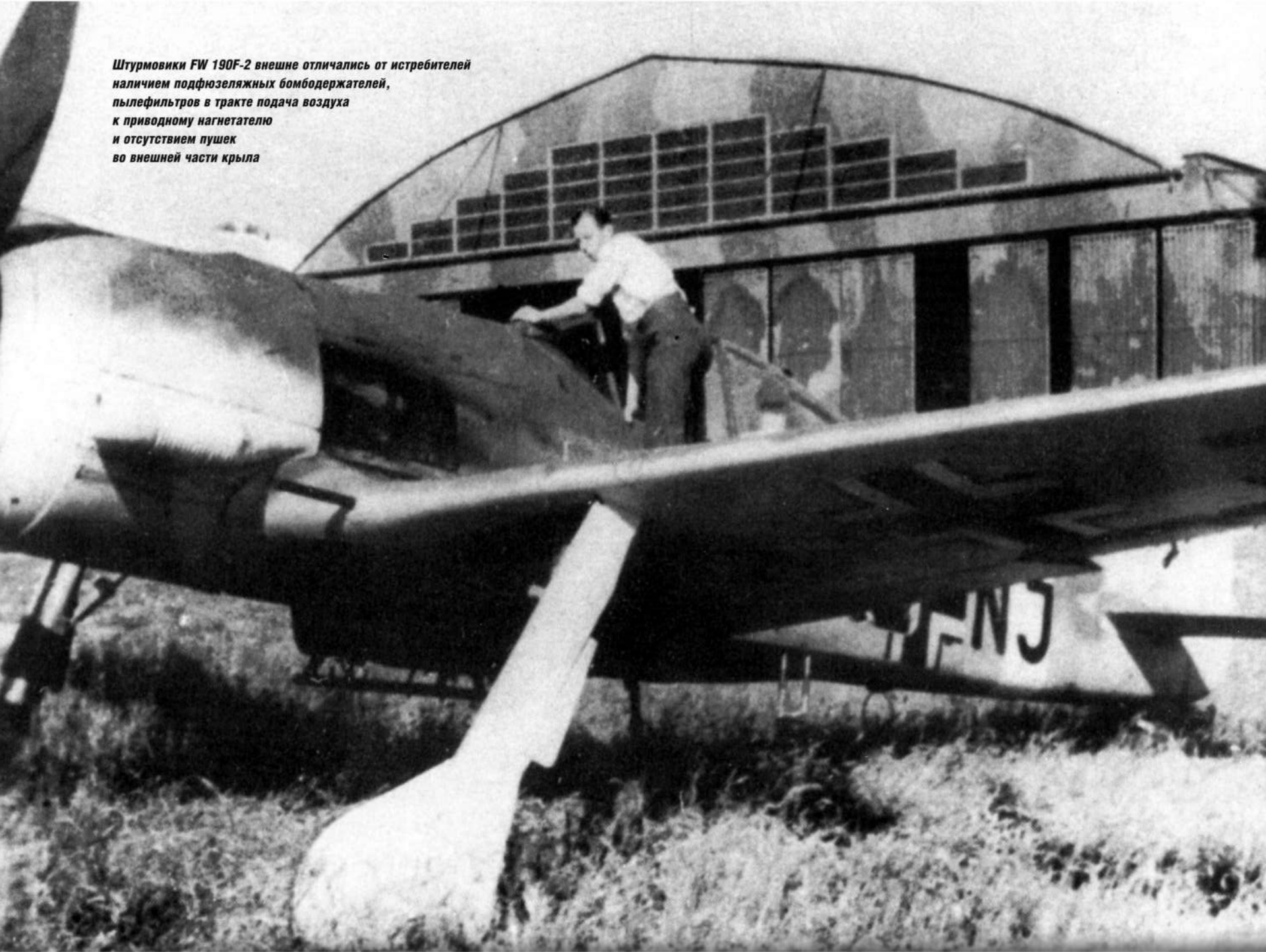
Первый FW 190А-4, попавший относительно неповрежденным в руки советских авиационных специалистов и прошедший испытания в НИИ ВВС КА. Знаки принадлежности к Люфтваффе смыты, а затем «восстановлены» ретушером



*FW 190A-4 из JG54 «Зеленое сердце».
Зима 1942—1943 гг., район Ленинграда*



Штурмовики FW 190F-2 внешне отличались от истребителей наличием подфюзеляжных бомбодержателей, пылефильтров в тракте подачи воздуха к приводному нагнетателю и отсутствием пушек во внешней части крыла





Этот «Фокке-Вульф» попал под удар Сталинских соколов



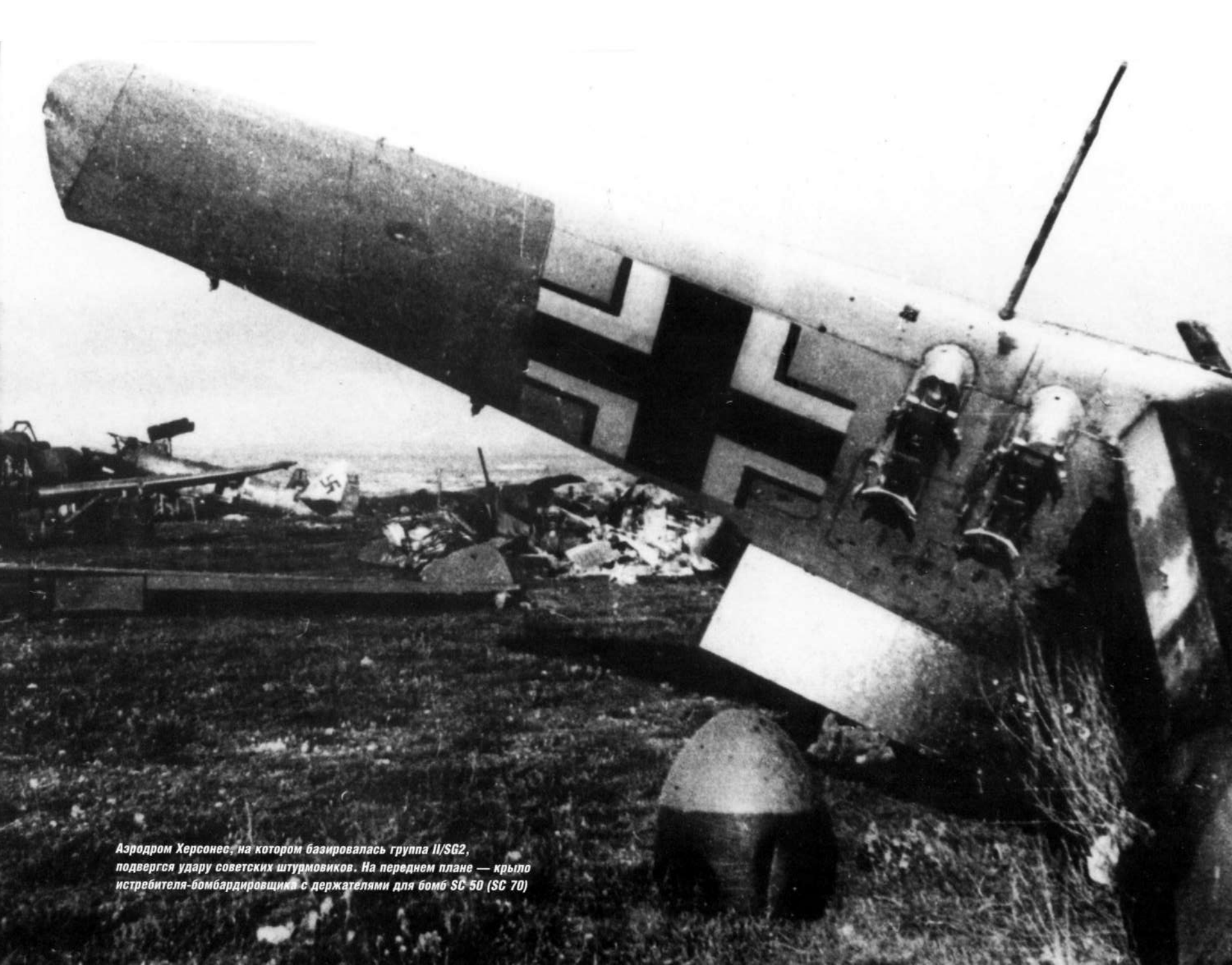
**Чем-то недовольный Г. Баркхорн,
командир JG6, в кабине FW 190D-9.
Второй по числу побед «эксперт»
Люфтваффе — он провел
301 результативный бой**



*Механик по вооружению вворачивает взрыватели в бомбу SC 250.
Позади него штурмовик FW 190F-9 (характерные признаки —
отсутствие пушек во внешней части крыла,
бомба под фюзеляжем, крупнокалиберные пулеметы,
приемник воздушного давления у законцовки крыла)*

«Ракетносец» FW 190A-8/R6. Такими же снарядами стрелял немецкий реактивный миномет, состоявший на вооружении вермахта, однако авиационный вариант отличался наличием дистанционного взрывателя





Аэродром Херсонес, на котором базировалась группа II/SG2, подвергся удару советских штурмовиков. На переднем плане — крыло истребителя-бомбардировщика с держателями для бомб SC 50 (SC 70)

На испытательном аэродроме в Рехлине.
Крайний правый — FW 190D-9



Большая группа FW 190D-9 стала трофеем Красной Армии. Многие советские пилоты после войны смогли оценить эти машины в воздухе



Последний серийный истребитель в семейства —
Ta 152С-1 постройки «Миттельдойче Металлверке»



Вероятно, истребители FW 190A-4/R6 и FW 190A-5/R6 с 210-мм реактивными снарядами впервые участвовали в бою 22 июня 1943 г. Опыт сочли успешным, хотя количество пораженных снарядами самолетов противника оказалось невелико — всего три «крепости» рухнули на землю. В горячке боя летчики с большими ошибками определяли дистанцию до противника и неправильно выбирали упреждение. В результате большая часть ракет взрывалась либо с недолетом, либо с перелетом. И все же некоторую положительную роль они играли, поскольку «давили» на противника психологически.

В тот день Восьмые ВВС США направили для разрушения завода по производству синтетического горючего в Хюле 235 В-17, из которых 183 выполнили задание. В ходе напряженного боя американские стрелки доложили об уничтожении 46 (!) FW 190 и Вf 109; собственные потери составили 17 четырехмоторных машин. Союзное командование посчитало этот рейд одним из наиболее успешных за всю войну, поскольку восстановление производства в Хюле заняло 40 дней, а объем месячного выпуска синтетического бензина в Германии сократился наполовину.

В ходе утреннего боя один из пилотов спецподразделения обер-фельдфебель Г. Ла-

ун сумел уничтожить два и «отделить от строя» еще три четырехмоторных бомбардировщика. В конце июня на счету первого в Люфтваффе «ракетного» аса значились десять побед. Впрочем, в дальнейшем сомнения, высказанные Й. Приллером, нашли подтверждение. Оставшиеся под плоскостями трубчатые направляющие настолько сильно ухудшали маневренность и скоростные качества «сто девяностого», что он сам становился легкой добычей для истребителей сопровождения союзников. Широкого применения в небе Германии Wfr.Gr.21 не нашли.

В начале лета 1943 г. «сто девяностый» опробовали еще в одной необычной для него роли. Командование ночной истребительной авиации Люфтваффе убедилось в том, что для борьбы с быстроходными английскими «Москито» германские двухмоторные истребители мало подходят из-за недостаточной скорости. Поэтому в порядке эксперимента несколько FW 190 переоборудовали в ночной перехватчик, наводимый на цель с земли посредством радаров с использованием системы «Небесный полог» (Himmelbett). Пару таких машин получила, к примеру, ночная истребительная группа II/NJG1, прикрывавшая Кельн. Затем аналогичные

Этот самолет FW 190A-5/U4 принадлежал командиру истребительно-бомбардировочного отряда J62



экспериментальные подразделения развернули в составе штабного звена и группы III/NJG1, а также в IV/NJG3. Использование сложного и не отличающегося надежностью спецоборудования на одноместном истребителе оказалось сопряжено с необходимостью длительной «доводки до ума» всей системы и специальной подготовки летчиков.

Более простой и доступной для рядового пилота-ночника командование сочло концепцию «дикого кабана» (Wilde Sau). Она не требовала ни сложных радаров, ни счетно-решающих устройств, ни радиолиний управления для каждого отдельного самолета. Инициатор тактики «дикого кабана» майор Х. Геррман, в прошлом летчик-бомбардировщик, предположил, опираясь на собственный боевой опыт, что над немецкими городами самолеты противника будут в достаточной мере освещаться лучами прожекторов и светом специальных маркерных бомб, сбрасываемых с самолетов-целеуказателей союзников, так называемых «следопытов». А если видимость окажется достаточной, то можно атаковать тяжелые бомбардировщи-

ки врага «по-зрячему», используя скоростные одномоторные истребители. Проверка предложений, высказанных Геррманом, подтвердила осуществимость тактики «дикого кабана», но до поры до времени Люфтваффе не спешило воспользоваться ею в широких масштабах.

Первые вылеты «окабаневшие» Bf 109 и FW 190 совершили с аэродрома Бранденбург-Брист, а 26 июня в городе Деелен было создано «Испытательное командование Геррмана» (Versuchskommando Herrmann), переименованное впоследствии в «Ночное истребительное командование», а затем в JGг «Геррман». Первый успешный случай боевого применения «Фокке-Вульф»-ночников отмечен в ночь на 4 июля при отражении налета Бомбардировочного командования на Кельн. Несмотря на сильную облачность шесть одномоторных истребителей (один из них — FW 190) одержали шесть побед; один «Ланкастер» сбил ее командир майор Геррман. По английским данным, в ту ночь обратно не вернулись 30 из 653 вылетавших на задание бомбардировщиков.

Достоверные сведения о потерях истребителей-бомбардировщиков «Фокке-Вульф» над Ла-Маншем и восточным побережьем Великобритании летом 1942 г.

Дата	Тип и номер самолета	Бортовой код	Подразделение	Суть происшествия	Судьба пилота	Район	Степень разрушения
13 июля	A-2 № 122075		10/JG2	Аварийная посадка из-затехнической неисправности	Невредим	Аэродром Карпикью	40%
17 июля	A-2 № 120439	«14» синий	10/JG2	Разбился при пикировании на неприятельское судно	Капитан Ф. Лизендаль* погиб	Юго-восточнее Брикскэма	100%
18 июля	A-2 № 122087		10/JG2	Вынужденная посадка из-за вражеского обстрела	Невредим	В районе Дьеппа	60%
30 июля	A-3 № 137003	«1» черный	10/JG26	Сбит зенитным огнем	Обер-лейтенант Г.-Й. Гебуртиг попал в плен	Между Каеном и Литтлхэмптоном	100%
1 августа	A-2 № 125253		10/JG26	Разбился после попадания зенитного снаряда	Обер-лейтенант А. Флок погиб	Около Ньюхавена	100%
3 августа	A-3 № 132239		10/JG2	Авария при посадке	Невредим	Аэродром Сан-Андре	45%
19 августа	A-3 № 132240		10/JG26	Разбился при падении в море	Унтер-офицер Г.-Ф. фон Берг погиб	В 4 км севернее Хесдина	100%
28 августа	A-2 № 122080	«13» черный	10/JG26	Сбит зенитным огнем	Обер-фельдфебель В. Касса погиб	Истборн	100%

Примечание. Капитан Ф. Лизендаль первоначально воевал в JG53 и II/JG2, а с 10 ноября 1941 г. возглавил 10/JG2. Под его началом подразделение до конца июня 1942 г. потопило 20 судов общим водоизмещением 63 тыс. т. По одной из версий пропал без вести, по другой — был сбит зенитным огнем танкера. Совершил на «Мессершмиттах» 139 боевых вылетов, а на «Фокке-Вульфе» погиб в третьем. Посмертно был награжден «Рыцарским Крестом» 4 сентября 1942 г.

«СТО ДЕВЯНОСТЫЕ» ОТПРАВЛЯЮТСЯ НА ВОСТОЧНЫЙ ФРОНТ

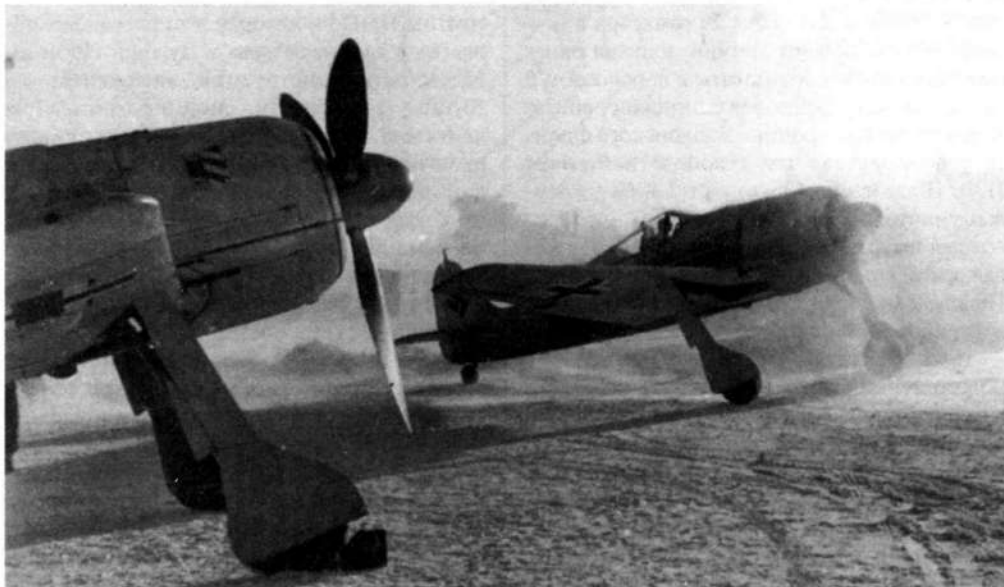
В эскадрах «Мельдерс» и «Зеленое сердце»

Самолет FW 190 начал широко применяться на Востоке в начале сентября 1942 г., когда на аэродром Любань прибыла группа I/JG51 «Мельдерс», имевшая 43 машины. За месяц до этого часть вывели с центрального участка советско-германского фронта в Йёсау, около Кенигсберга для перевооружения с Bf 109F, пополнения и отдыха личного состава. Летчики получили долгожданный отдых после непрерывных и жестоких боев с советской авиацией. Прежде чем приступить к полетам они в классах прослушали курс лекций, посвященных характеристикам нового самолета и особенностям его пилотирования. Значительное внимание инструкторы обратили на особенности двухрядного двигателя воздушного охлаждения BMW 801D.

При ознакомлении с машиной летчики отметили удобную каплевидную кабину с хорошим обзором и большое количество новейших электрических приборов. Наличие Kommandogerät (командного прибора) серьезно разгружало внимание пилота, поскольку этот «умный ящик» брал на себя такие функции, как регулировка шага винта, поддержание в определенном состоянии со-

става топливовоздушной смеси, выдерживание заданных оборотов винта и др. Первые самостоятельные полеты показали (как уже отмечалось, для FW 190 в то время не существовало учебной спарки), что машина удивительно хорошо слушается ручки управления. Впрочем, практически все летчики I/JG51 имели солидный летный стаж, поэтому освоение истребителя не вызвало значительных осложнений. В последние летние дни группа получила 32 FW 190A-3, 10 FW 190A-2 и один FW 190A-1, после чего

**Этот FW 190A-3
принадлежал
отряду 3/JG51**



**Выруливают на взлет
истребители FW 190A-4
из JG54**



**Морозной зимой
1942—1943 гг.
подразделения эскадры
JG54, вооруженные
истребителями FW 190A,
нередко базировались
на ледовых аэродромах**

«мельдерсовцы» из Восточной Пруссии вылетели под Ленинград.

Об участии «Фокке-Вульфов» в боевых действиях против советской авиации, базировавшейся в районе блокированного города, и об операции по прикрытию так называемого Рамушевского коридора в районе Демянского плацдарма информации сохранилось немного. Согласно отчету генерал-квартирмейстера Люфтваффе, FW 190A-3 № 132278, который пилотировал унтер-офицер Э. Пфлаум, был сбит 29 сентября в бою недалеко от Любани, летчик получил ранение, но сумел воспользоваться парашютом и приземлиться в расположении своих войск. В исторической хронике Волховского фронта утверждается, что старший лейтенант П.Ф. Шевелев из 436-го иап одним из первых уничтожил «новинку Геринга» — сопровождая штурмовики, он удачно контратаковал врага. Но более вероятно, что победу над Пфлаумом одержали летчики 161-го иап лейтенант Пучков или старшина Маренко.

Нельзя сказать, что начало применения нового германского истребителя оказалось совершенно неожиданным для командования ВВС КА. Еще в довоенный период во время командировки в Германию в 1940 г. члены советской делегации предприняли попытку осмотреть машину конструктора К. Танка, но встретили твердый отказ. В ходе боев в Смоленской области 18 августа 1941 г.

в районе поселка Починок бойцы 30-й армии захватили в качестве трофея подробное описание истребителя фирмы «Фокке-Вульф». Примерно через месяц разведотделы авиационных соединений и объединений были оповещены о нацистской новинке. Ожидалось, что со дня на день советские авиаторы встретят в небе такие самолеты.

Действительно, несколько FW 190A-1 и A-2 (по разным оценкам, от 6 до 16 машин) в конце осени 1941 г. прибыли на пополнение группы II/JG54, которая в то время базировалась в районах Ржева и Дугино. Но недовершенство конструкции винтомоторной группы (в частности, системы охлаждения двигателя BMW 801) не позволила немцам включить «Фокке-Вульфы» в боевую работу, и с планами перевооружения эскадр Восточного фронта этими машинами пришлось повременить.

Несмотря на определенные трудности, связанные с освоением новой техники, летно-технический состав отметил: фирма «Фокке-Вульф» и главный конструктор К. Танк эффективно использовали представленное им время, чтобы сделать машину значительно более надежной. К 20 октября 1942 г., на второй день после перебазирования I/JG51 в Вязьму, в наличии имелось 35 FW 190 модификаций A-2 и A-3, из которых 26 считались боеготовыми (единственный A-1 признали непригодным к использова-

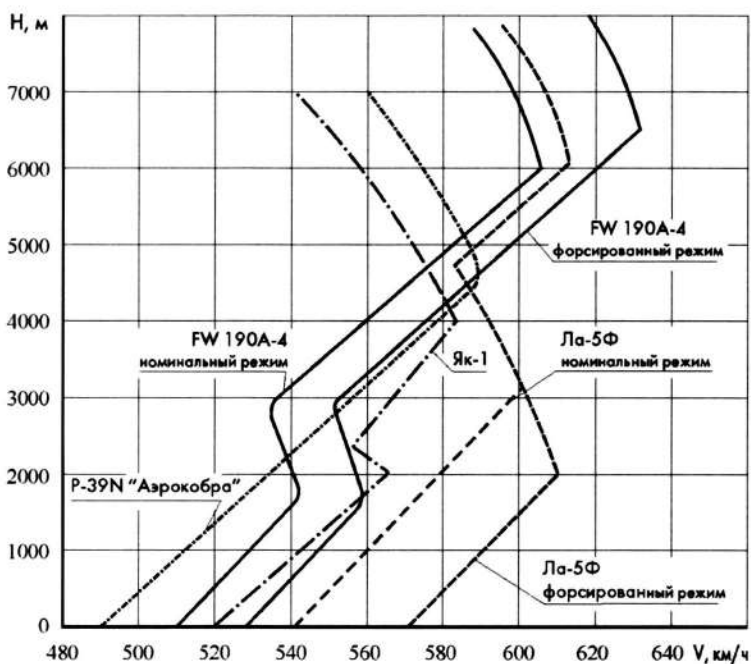
нию, и его почти сразу после начала боевых действий сдали обратно на завод). В это время Люфтваффе располагали на Востоке 508 истребителями (389 боееспособных).

23 октября южнее г. Западная Двина первую победу на новой машине на центральном направлении в бою с летчиками 3-й ВА одержал командир группы капитан Г. Краффт. 29 октября «Фокке-Вульфы» над Волоколамском впервые встретились с истребителями 6-го иак ПВО Москвы. Немцы заявили о трех сбитых «Киттихауках» без собственных потерь. По нашим источникам, смешанное подразделение 34-го иап (МиГи и «Киттихауки») провела неравный бой с большой группой неизвестных истребителей, которые атаковали со стороны солнца. Пилотирувавший МиГ-3 старший лейтенант В.Ф. Коробов доложил об уничтожении одного самолета противника, определенного как FW 187; два P-40E были потеряны.

Не успела немецкая группа обжиться на аэродром южнее Вязьмы, как произошел инцидент: вылетевшая 30 октября на задание пара FW 190 потеряла ориентировку. После выработки горючего самолеты совершили вынужденную посадку южнее г. Жиздра. Истребители пострадали незначительно, но ведущий летчик обер-лейтенант М. Зоннер получил сильные ушибы головы. В тот день летчики группы доложили о пяти победах ценой потери одного «Фокке-Вульфа», пилота которого с ранениями отправили в госпиталь.

Многие немецкие источники подчеркивают, что широкая колея шасси давала FW 190 серьезные преимущества по сравнению с Bf 109. «Фокке-Вульфы» могли без опасений взлетать с плохо подготовленных размокших грунтовых аэродромов даже в условиях дождя. Однако если верить германским документам, то в осенние дни 1942 г. отмечались многочисленные случаи поломок и повреждений истребителей, причем чаще всего ломались стойки шасси. Вероятно, летчики еще не полностью освоили машину, особенно на рулежке и взлете. Случались и отказы моторов; в этом случае самолет часто самопроизвольно переходил в пикирование, спасти его оказывалось очень трудно. Среди тех, кто переучился в то время с «мессера» на «Фокке-Вульф», был капитан Х. Ланге, возглавивший 1-й отряд, а в конце войны ставший командиром JG51. Он вспоминал:

«Впервые я стартовал на FW 190 с вземского аэродрома 8 ноября. В воздухе я испытал сильнейшее волнение, хотя мне уже довелось летать на всех типах истребителей, применявшихся на Восточном фронте. Благодаря удачному узкому фюзеляжу обзор из кабины FW 190 был несколько лучше, чем из Bf 109. Самолет К. Танка также оказался более маневренным в горизонтальной плоскости, несмотря на больший радиус виража. Впрочем, при определенных навыках на новой машине можно было проходить вираж ничуть не хуже. Но если управление «Мессершмиттом» требовало значительных фи-



Высотно-скоростные характеристики истребителей на советско-германском фронте в 1943 г.



Техническое обслуживание самолетов на русском морозце, да с ветерком, — занятие не для слабовольных

Самолет из 3/JG54 готовят к боевому вылету

зических усилий, то пилотирование «Фокке-Вульфа» являлось настоящим удовольствием.

Конструкция FW 190 также представлялась более удачной, что становилось особенно заметно при затяжных пикированиях. Несомненно, звездообразный двигатель воздушного охлаждения обладал большей живучестью. Вооружение «Фокке-Вульфа» зависело от модификации (в группе имелись машины с двумя и четырьмя пушками в дополнение к двум синхронным пулеметам. — Прим. авт.), но всегда было достаточно мощным, что

отличало германскую школу самолетостроения. Мотор-пушка «Мессершмитта» обеспечивала высокую точность стрельбы, но это преимущество представлялось существенным, главным образом, при ведении воздушной дуэли один на один. Не могу забыть, как у меня несколько раз заклинивало оружие, установленное в моторе, — по этой причине я упустил, по меньшей мере, шестерых...»

Напряженность использования истребителей FW 190A значительно возросла после 24 ноября 1942 г., когда началось зимнее наступление Красной Армии на центральном





направлении. Его поддерживали 1550—1600 самолетов из 1-й и 3-й воздушных армий, против которых враг имел 450—500 машин всех типов, включая примерно 30 «Фокке-Вульфов». Особенно мощная авиационная группировка действовала на Калининском фронте, где Ставка ВГК ввела в сражение сразу пять авиакорпусов из своего резерва. Немецким летчикам-истребителям приходилось сдерживать натиск советской авиации, прикрывать пикирующие бомбардировщики и важнейшие тыловые узлы.

Вскоре после начала советского наступления погода ухудшилась. Временами шел сильный снег; метели усложнили полеты и ориентировку на местности летного состава, особенно на одномоторных самолетах (как советских, так и немецких). Несмотря на это, ожесточенность боев значительно возросла. В ходе одной из схваток 4 декабря, продолжавшейся почти без перерыва 3 ч, немецкие летчики насчитали сбитыми 29 советских самолетов, преимущественно штурмовиков из 1-го шак. Особенно удачливым оказался лейтенант Э. Тиль, одержавший 5 побед. В тот день все немецкие истребители вернулись на свой аэродром, подтвердив высокую живучесть конструкции.

Однако уже 10 декабря был сбит в бою севернее Сычевки и погиб капитан Х. Рима, летавший в штабном отряде эскадры и исполнявший обязанности офицера связи. По данным штаба 1-й ВА, в тот день летчики объединения провели две схватки с «фоккерами», как стали называть их наши авиаторы. Утром четверка Як-1 из 516-го иап 203-й иад встретила в районе г. Зубцов пару немец-

ких истребителей с моторами воздушного охлаждения. Несмотря на численное меньшинство, противник навязал бой на встречных курсах, открывая огонь с 500—600 м, но не добился успеха. Самолеты несколько раз сходились, после чего ведущий немецкой пары принял решение выйти из боя.

Вскоре после полудня другая четверка Як-1, ведомая командиром 20-го иап майором И.А. Кукиным, встретила пару истребителей. Майор своевременно обнаружил неизвестные машины, со снижением вышел из строя и сблизился с одним из вражеских самолетов. На дистанции 150 м он различил большие кресты на фюзеляже, но открыть огонь не успел: немецкий летчик заметил «як» и переворотом через крыло вышел из-под атаки. Кукин решил его преследовать, однако догнать и сбить противника не смог. В это время другая пара FW 190, неожиданно вывалившаяся из облаков, попыталась с ходу уничтожить одиночную советскую машину. На помощь командиру вовремя подоспели ведомые. Немцы прервали атаку, начав выполнять глубокие виражи, и на секунды упустили из вида истребитель Кукина. Тот оказался как бы внутри немецкой пары, выполнил резкий маневр в горизонтальной плоскости и с близкой дистанции длинной очередью из пушки и двух пулеметов сбил ближайшего противника.

14 декабря группа I/JG51 потеряла еще двух летчиков, включая командира группы капитана Г. Краффта. Он совершил на FW 190A-3 № 130539 вынужденную посадку в расположении наших войск и в перестрелке с красноармейцами был убит. Кавалер

Истребитель из JG54 заходит на посадку на аэродроме Сиверская под Ленинградом



Истребители FW 190A-4, принадлежавшие 51-й эскадре, зимой 1942—1943 гг. сохранили летний камуфляж в отличие от самолетов JG54, нацепивших белые «маскхалаты»

«Рыцарского Креста», Крафт имел на счету 78 побед, 17 из которых одержал на новой машине. Через два дня несколько «Фокке-Вульфов» серьезно пострадали, а один сгорел после налета советской авиации на аэродром Вязьма-южный. Количественное соотношение сил на данном направлении продолжало оставаться не в пользу немцев, поэтому Генеральный штаб Люфтваффе принял решение усилить истребительную авиацию.

Для этого пришлось вернуть на Восточный фронт группу III/JG51 капитана К.-Х. Шнелля, которая в Йесау осваивала FW 190. В отличие от коллег из I/JG51, эта авиагруппа лишь частично перешла на новые машины, получив по шесть «фоккеров» модификаций А-2 и А-3 (еще один истребитель был разбит в катастрофе над Восточной Пруссией) и сохранив 22 старых, сильно потрепанных Вф 109F-2.

Действуя с аэродромов Вязьма, Двоевка, Ржев, совхоз Дугино, Иван-озеро, Новое Село, Орел и других, примерно 35 исправных «Фокке-Вульфов» вели борьбу против советской авиации. Вскоре их число значительно увеличилось: истребители FW 190 поступили на вооружение штабных отрядов 51-й (этот отряд считался усиленным и был дополнен летчиками 6-го отряда эскадры) и 54-й истребительных эскадр, групп I и II/JG54 (обе осваивали новые самолеты в Хайлигенбайле, Восточная Пруссия), а также IV/JG51. Во всех перечисленных выше частях «Фокке-Вульфы» не полностью заменили «Мессершмитты», а группу IV/JG51 майора Р. Реша вооружили машинами новой модификации FW 190A-4. Согласно одному из захваченных трофейных документов, 27

января 1943 г. на Востоке действовал 141 «Фокке-Вульф» (из них примерно 100 считались исправными).

По мере освоения истребителя немецкие летчики, среди которых было немало опытных, отлично подготовленных в летном и тактическом отношении, научились использовать сильные стороны истребителя К. Танка: мощное вооружение, способность планера выдерживать многочисленные попадания пуль, осколков и даже снарядов, легкость управления, хороший круговой обзор. Переднее бронекольцо, бронестекло и живучий мотор воздушного охлаждения надежно защищали летчика спереди, поэтому «Фокке-Вульфы» охотно принимали лобовые атаки. Имея мощное вооружение, эти машины стали особенно опасными для советских бомбардировщиков и штурмовиков, что подтверждается и советскими источниками.

В последний день зимы заместитель командующего ВВС КА генерал Д.Ф. Кондратюк направил всем командующим воздушными армиями указания, в которых выдвигались требования об обязательном выделении истребителей для прикрытия бомбардировщиков и обучении экипажей последних ведению оборонительных действий. Отмечались прискорбные случаи из опыта 1-й и 15-й воздушных армий, когда группы из 14 и 8 Пе-2, соответственно, целиком погибли в боях. «Потеря 100 % высланных на боевое задание бомбардировщиков, — отмечал Кондратюк, — кроме отсутствия прикрытия истребителями объясняется еще и полной необученностью экипажей наших бомбардировщиков вести активную оборону группой против истребителей противника».



Как следовало из немецких отчетов, утром 18 января две пары «фоккеров» прорезали строй «пешек» слева направо, сосредоточив пулеметно-пушечный огонь на главных топливных баках бомбардировщиков, и не обращали внимания на неорганизованные попытки стрелков отбить нападение. Восемь машин вспыхнули буквально в течение пары минут. Среди германских асов отличился фельдфебель Й. Йенневайн из I/JG51, поразивший пять машин. Он же сбил еще пять Пе-2 (они принадлежали 204-й бад) днем 23 февраля.

Поскольку это бомбардировочное соединение в период с 20 по 24 февраля потеряло 20 «пешек», на комдива полковника С.П. Андреева было наложено взыскание. Расследование показало, что, несмотря на двукратные протесты комдива, две группы бомбардировщиков без истребительного прикрытия в середине дня 23 февраля решением командующего воздушной армией были направлены на выполнение задания — разбомбить цели в районах Зикеево и Жиздры. Одну из групп, состоявшую из шести «пешек» 261-го бап, вел заместитель командира дивизии Герой Советского Союза подполковник Мартынов, вторую группу из восьми самолетов 38-го бап — командир эскадрильи капитан Михайлов. Надежды на хорошую подготовку всех вылетевших авиаторов и наличие облачности на маршруте не оправдались. Стартовавшие с Орловского аэродрома примерно 20 FW 190 перехватили

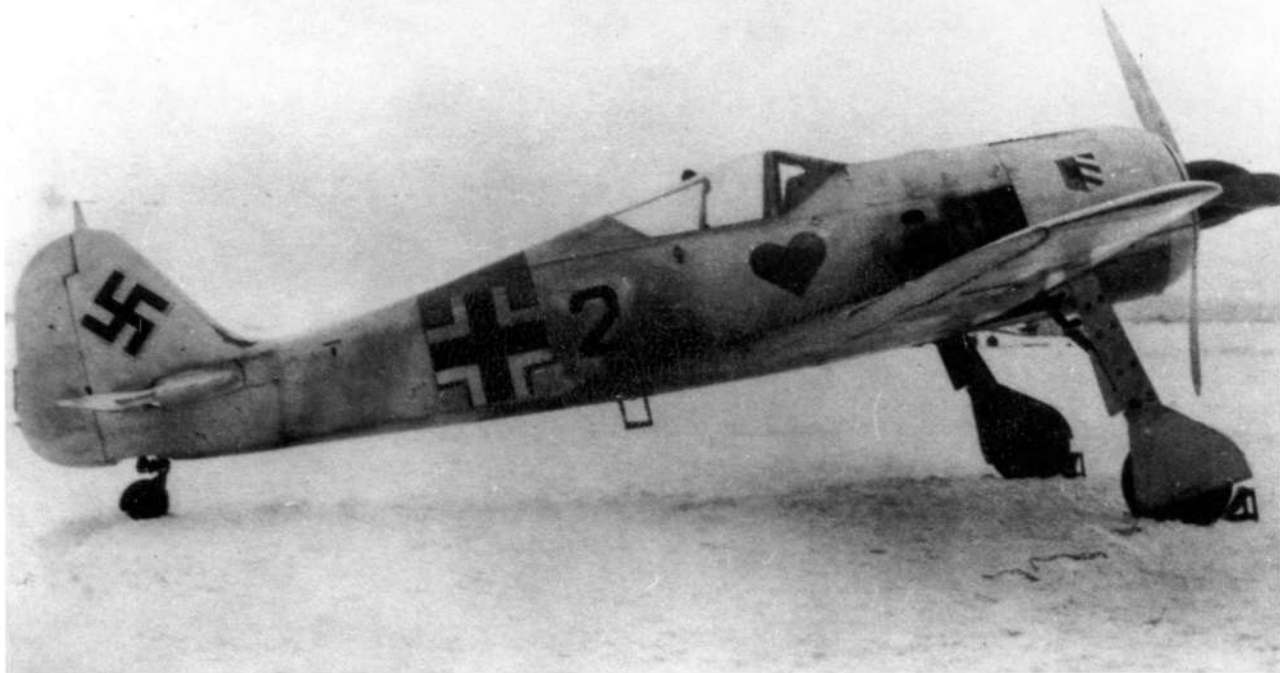
советские самолеты. Только выпрыгнувшие с парашютами М.И. Мартынов и его штурман майор Г.И. Армашов смогли через несколько дней вернуться к своим. В политдонесении отмечалось, что не вернувшиеся с задания в тот злополучный день экипажи ранее неоднократно отбивали атаки 12—15 «Мессершмиттов» и что подобных случаев гибели всей группы не было в истории 204-й бад...

Конечно, жертвами огня «фоккеров» становились не только Пе-2, но также штурмовики и истребители. Немцы считают, например, что 51-я эскадра уничтожила 23 февраля на центральном направлении 46 советских самолетов, а 54-я эскадра при прорыве блокады Ленинграда южнее и юго-восточнее города — еще 40 (большинство потерь советские части и соединения понесли от действий FW 190). Наиболее результативно в тот день сражались, кроме уже упомянутого фельдфебеля Йенневайна, командир I/JG54 капитан Г. Филип (шесть побед) и лейтенант Г. Шак из III/JG51 (пять побед).

Придут новые бойцы...

Внесла свой вклад в борьбу против ВВС Красной Армии и вновь прибывшая группа I/JG26. 20 января 1943 г. эта часть, успевшая накопить большой опыт применения «Фокке-Вульфов» ранних модификаций, оставила хорошо обжитые аэродромы на северо-западе Франции и отправилась в Хайлигенбайль, где получила новенькие FW 190А-4.

Машина вернулась из боя: на капотах самолета — темные следы пороховых газов



Самолет унтер-офицера Г. Брандта, захваченный советскими войсками и прошедший испытания в НИИ ВВС КА

На трофейной машине в СССР первым делом смыли «ненавистную свастику», а когда понадобились снимки в справочное пособие по вражеским самолетам, ретушер довольно небрежно нарисовал кресты прямо на негативе



Собственно, на советско-германский фронт перебрасывались только летный и командный составы группы, а технический персонал остался на Западе, где, в соответствии с планами германского командования, стал дожидаться пилотов-«сменщиков» из III/JG54.

После недолгой остановки в Риге I/JG26, возглавляемая майором Й. Зайлером, перебазировалась на фронтовой аэродром Рельбицы, западнее озера Ильмень. Еще до прибытия началось переучивание технического состава группы, прежде эксплуатировавшего Bf 109, на истребители FW 190. На пополнение группы из Восточной Пруссии направили прямо со сборочных линий несколько FW 190A-5, к выпуску которых приступил завод «Физилер» в Касселе. Первый боевой

вылет I/JG26 совершила 16 февраля 1943 г. В этот день ее пилоты сумели уничтожить 11 Ил-2. Не прошло и суток, как группа понесла первые потери: были сбиты два пилота-новичка (один стал жертвой зениток, а второй попал под очередь стрелка Ил-2). Еще один летчик совершил вынужденную посадку «на живот» после боя с советскими истребителями, четвертый воспользовался парашютом...

Потери немцев на северо-восточном и центральном направлениях зимой 1942—1943 гг. оказались меньше, чем на юге, под Сталинградом. Здесь им не пришлось бросать или уничтожать своими руками боевые машины при поспешном отступлении. Тем не менее за январь 1943 г. оказались списаны 16 «Фокке-Вульфов», а в следующем месяце — еще 35. Погибли несколько видных летчиков и командиров. В ходе одного из полетов 17 января с покрытого льдом аэродрома Иван-озеро (юго-западнее Великих Лук) командир эскадры JG51 подполковник К.-Г. Нордман неудачно маневрировал, резко свалил FW 190A-2 № 122156 на крыло и врезался в ведомый истребитель, который пилотировал командир I/JG51 капитан Р. Буш. FW 190A-3 № 130443 рухнул за линией фронта, а Буш, недавно сменивший Краффта и успевший одержать 38 побед (две последних — на «Фокке-Вульфе»), погиб. Нордман получил тяжелое увечье, однако смог выпрыгнуть с парашютом и приземлиться в расположении своих войск. После выздоровления он больше никогда не садился в кабину «Фок-



ке-Вульфа», хотя продолжал командовать соединением еще более года.

Накануне в руки советского командования попал FW 190A-4 № 142310, принадлежащий I/JG54. В истории 13-й ВА отмечено, что самолет был подбит группой летчиков 158-го иап, возглавлявшейся капитаном С.Г. Литавриным. Немцы уверены: истребитель был сбит огнем с земли, летчик покинул его с парашютом, но к своим не вернулся. На основе материалов НИИ ВВС КА и материалов допроса пилота унтер-офицера Г. Брандта вырисовывается третья версия. Из-за неисправности синхронизатора пушечный снаряд отстрелил лопасть винта, не позволив самолету перелететь обратно через линию фронта. После приземления на лед Ладожского озера летчик попытался на лыжах скрыться, но его догнали советские патрули. Трофейный истребитель срочно отправили в тыл, а затем передали на испытания в НИИ ВВС ведущему инженеру П.С. Оноприенко.

После долгого и тщательного изучения машины, нескольких десятков полетов на ней (при этом форсированный режим, применявшийся обычно немцами при ведении воздушного боя, не включался вовсе), вы-

полненных майором Ю.А. Антиповым (ведущий летчик), подполковником А.Г. Кочетковым, майором В.Е. Голофастовым, летные данные FW 190A-4 оценили невысоко. По скорости и скороподъемности до высоты 6000 м, приемистости, горизонтальной и вертикальной маневренности немецкий истребитель проигрывал Як-9 и Ла-5 с улучшенным обзором, которые начали поступать в части ВВС.

Отметили советские испытатели и явные достоинства FW 190: отличный круговой обзор без искажения видимых предметов, хорошую управляемость самолета в поперечном отношении во всем диапазоне скоростей, автоматическое переключение в бою скоростей нагнетателя. Самолет обладал очень мощным вооружением, включавшим четыре 20-мм пушки и пару синхронных пулеметов нормального калибра. По весу секундного залпа он в полтора—два раза превосходил противостоявшие ему советские истребители. Истребитель устойчиво пикировал, быстро набирая скорость, легко переводился из правого виража в левый и наоборот.

Многие особенности конструкции «Фокке-Вульфа» привлекли внимание советских специалистов. Так, единый рычаг

Другой трофейный самолет принадлежал к типу FW 190A-5/U3, нес дополнительное бронирование и пушечное вооружение уменьшенного состава (отсутствовали MG/FF во внешней части крыла)



Техническое обслуживание истребителей на полево аэродроме. Широко распахнутые капоты обеспечивали хороший доступ к агрегатам мотоустановки

управления мотором, действовавший через центральный пост, несомненно, облегчал пилотирование самолета, обеспечивая безотказную и экономичную регулировку двигателя. Представляли большой интерес схема капота с бронированным передним кольцом и размещенным внутри него маслобаком, откачка масла непосредственно в маслобак, принудительное охлаждение двигателя с помощью вентилятора. Удачным оказался механизм автоматического стопорения хвостового колеса, связанный с органами управления рулем высоты. Эффективная вентиляция кабины позволяла летчику чувствовать себя комфортно и зимой, и летом.

В марте 1943 г. разведотдел штаба 1-й ВА проанализировал тактику боевого применения «Фокке-Вульфов». Отмечалось, что летчики этих машин вели бои главным образом на виражах и спиралях (хотя никаких преимуществ по сравнению с нашими Як-1 и Як-7Б на малых и средних высотах вроде бы не имели), не избегая лобовых атак. Атаковать наши истребители они предпочитали сверху, бомбардировщики и штурмовики — строго в хвост, а для выхода из боя выполняли переворот через крыло с последующим резким пикированием. Отмечались хорошее бронирование и высокая прочность конст-

рукции FW 190, в подтверждение чему приводился следующий факт.

21 марта «яки» из 122-го иап 233-й иад сопровождали «илы» этого соединения, но летели на значительном удалении. Приблизившись к штурмовикам в районе станции Гривка, немецкие «охотники» не заметили истребителей прикрытия. Этим решил воспользоваться капитан Н.В. Цагойко, который зашел в хвост «Фокке-Вульфу» и разрядил в него боекомплект. Всего наш летчик произвел до 20 атак, не позволяя неприятелю уйти вверх. Тогда FW 190А-2 № 125286, у которого вывалилась одна из стоек шасси, снизился и скрылся под защиту своей зенитной артиллерии. Фельдфебель Г. Блокус посадил подбитую машину на аэродроме Брянска, а через сутки механики устранили повреждения.

Весной 1943 г. основной зоной действий «Фокке-Вульфов» оставалось центральное направление. Сюда перебазировалась I/JG26, а испанский отряд 15/JG51 стал первым подразделением союзников Германии, кому передали новые самолеты. Впрочем, испанцы получили самолеты, которые прежде принадлежали эскадре «Мельдерс», а последняя перевооружилась на новые модификации FW 190А. На северо-западном направлении все чаще наши летчики встречали смешанные группы из Vf 109G, или «Густавов», как их называли немцы, и FW 190А («Антонов»).

Внезапными атаками немецкие асы сбивали немало летчиков и из состава ВВС КБФ, стараясь не ввязываться в длительные схватки. При встрече с «Фокке-Вульфами» отдельные наши летчики, особенно ведомые, теряли спокойствие и уверенность. В оперсводке действия одного из провинившихся пилотов в бою с FW 190 оценивались следующим образом: «Плохо прикрывал ведущего, выскакивал вперед, метался из стороны в сторону, после чего ушел из боя на свой аэродром». Опытные балтийцы, ведущие групп, такие, как Г.Д. Костылев, Е.Т. Цыганов, В.Ф. Голубев (все из 4-го гв. иап ВВС КБФ) постарались выработать наиболее действенную тактику борьбы с германской новинкой, используя достоинства Ла-5, которые только что получили. По результатам боев капитан Голубев докладывал:

«На Ла-5 необходимо отработать ведение воздушного боя на вертикали. Горизонтальный маневр надо вести на самых малых скоростях без сваливания в штопор. Приучить летчиков летать с закрытыми фонарями. Отработать слетанность четверками. Научиться видеть самолеты ниже себя и на далеком

расстоянии, отладить радиосвязь. FW 190, имея сильное вооружение, стремится вести бой на встречных курсах, а в остальном тактика немцев остается такой же (использование солнца, облачности и т. п.). Из боя выходят только пикированием. Когда мы замечали противника первыми, то успевали набрать высоту раньше его..., и FW 190 переворотом уходили вниз... Воздушный бой Ла-5 с FW 190 надо проводить на большой скорости: 450—500 км/ч; на этих скоростях Ла-5 имеет хорошую вертикальную маневренность. Трудно отличить FW 190 от Ла-5, особенно под малыми ракурсами 0/4 и 1/4...»

Как уже отмечалось, противниками нашей авиации на данном направлении была

54-я истребительная эскадра «Зеленое сердце» (Gruenherz). Вероятно, наиболее результативный бой на FW 190 весной 1943 г. летчики соединения провели вечером 24 мая на Северо-Западном фронте. Группа I/JG54, ведомая обер-лейтенантом Ф. Айзенахом, юго-западнее Шимска неподалеку от собственного аэродрома перехватила группу штурмовиков, прикрытую истребителями, и доложила об уничтожении девяти самолетов с красными звездами.

Как следовало из объяснения командующего 6-й ВА генерала Ф.П. Польшина маршалу А.А. Новикову, восьмерку 33-го гв. шад 3-й гв. шад вел старший лейтенант Головкин, а непосредственное прикрытие осуществля-



FW 190A-4 из истребительно-бомбардировочного отряда JG54 летом 1943 г.

Истребители из JG51 на одном из аэродромов в районе Орла, весна 1943 г.



ли два «Киттихаука» и две «Аэрокобры» из 28-го гв. иап (ведущие капитаны Григорьев и Кисляков). Кроме того, была выделена четверка Як-76 из 72-го гв. иап (ведущий капитан Лихобабин) для блокирования аэродрома неприятельских истребителей. Однако ни большой опыт гвардейцев, ни, казалось, достаточная подготовка удара в штабе не способствовали успеху: противника не удалось застать врасплох. Германские асы, среди которых наиболее успешно сражался лейтенант Г. Лоос, связали боем истребители прикрытия и сбили все восемь Ил-2, а также один Р-40Е. Отдельные штурмовики пытались уйти от преследования «Фокке-Вульфов» на предельно малых высотах, но неудачно.

Дневной налет немецкой авиации на Курск 2 июня 1943 г., который вылился в грандиозное воздушное сражение между частями недавно созданного 6-го ВФ с одной стороны и истребителями 2-й, 16-й ВА и 101-й иад ПВО — с другой, противники оценили диаметрально противоположно. Советское командование полагало сбитыми в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии 145 (!) неприятельских самолетов, а немцы были уверены в уничтожении 62 советских машин. В штабах Люфтваффе отметили, что огнем «Фокке-Вульфов» сбито 28 истребителей; кроме того, отдельные подразделения, например, штабной отряд JG51, сбросили бомбы SC 250 и SC 50 на железнодорожный узел Курск.

Еще более напряженные бои развернулись с началом операции «Цитадель» — летнего наступления вермахта на Восточном фронте. С первых часов сражения «Фокке-

Вульфы», собранные на северном фланге Курской дуги (всего 186 машин), действовали с высоким напряжением и большой эффективностью. Они прикрывали самолеты ударной авиации, боевые порядки пехоты и танков, вели разведку поля боя и ближнего тыла. Большое внимание немцы уделяли действиям так называемых сковывающих групп, которые заблаговременно высылались к линии фронта, проникая примерно на 10—20 км в тыл советских войск.

В составе этих групп обычно летали наиболее подготовленные «охотники». Группы иногда распались на пары и четверки, но при необходимости быстро собирались по команде командира «Фокке-Вульфов» или по сигналу с земли, что позволяло создавать превосходство в силах на определенных, наиболее важных участках. Патрулирующие немецкие истребители эшелонировались на высотах от 800 до 5000 м в три—четыре яруса. В то время как одно подразделение сковывало советские самолеты, другое производило атаки из верхней полусферы. Летчики «фоккеров» пикировали на выбранную цель под углами 15—40°, огонь вели длинными очередями с 150—400 м, а выходя из атаки набирали высоту для последующих заходов.

Подобная тактика часто приносила немцам успех. Достаточно сказать, что в период с 5 по 10 июля эскадра JG51 (без II группы) и I/JG54 выполнили 1958 самолето-вылетов, заявили об уничтожении 549 советских самолетов, больше половины из которых действительно погибли от пулеметно-пушечных очередей «Фокке-Вульфов». Собственные потери немцев также оказались существенными — только в эскадре «Мельдерс» пришлось списать 37 FW 190; при этом погибли, пропали без вести или попали в плен восемь летчиков. Наиболее тяжелой утратой для этой эскадры в период проведения операции «Цитадель» стала гибель 11 июля в бою с истребителями 234-й иад командира IV/JG51 майора Р. Реша, ветерана боев в Испании, успешного одержав 94 победы.

Совершая в сутки по три—четыре вылета, немецкие летчики действовали большими группами, связывали боем или уничтожали небольшие подразделения самолетов ВВС Красной Армии. Очень удачно сражался обер-фельдфебель Г. Штрассль, сбивший с начала битвы под Курском и до своей гибели 8 июля ровно 30 наших машин. Вынужденные отражать атаки с разных направлений, советские летчики не имели возможности сражаться с бомбардировщиками или пикировщиками Люфтваффе, которые фактически безнаказанно бомбили наземные войска.

**Механик самолета
отдыхает лежа (спит).
Устав не запрещает...**



Один из типичных боев произошел утром 6 июля. Патрулируя над своими войсками, группа из 17 Ла-5, принадлежавших 92-му иап, обнаружила и попыталась атаковать большую группу Ju 88, насчитывавшую до 40 бомбардировщиков. Из-за мощной кучевой облачности строй «лавочкиных» распался в облаках. В это время подоспели «Фокке-Вульфы», связавшие боем наших летчиков. Пилоты Ла-5 попарно и в одиночку пытались отбить атаки, но их силы оказались разрознены. Среди немецких асов наиболее результативным оказался фельдфебель Р. Вагнер из IV/JG51, поразивший четыре истребителя. В результате произошедшего боя один наш летчик воспользовался парашютом, а семь других, включая командира эскадрильи Героя Советского Союза капитана И.Д. Сидорова, на свой аэродром не вернулись. Комэкз зашел в хвост одному из «фоккеров» и не заметил другой немецкий истребитель, атаковавший его собственный самолет. Вернувшиеся летчики 92-го иап заявили об уничтожении пяти Ju 88 и пяти FW 190, но документы 6-го воздушного флота и другие источники не подтверждают каких-либо потерь немецкой стороны.

И все же за два года войны советская авиация не только выросла количественно, но изменилась качественно. Лучшие советские летчики учились у противника. Отмечались действия больших смешанных групп. Более современная советская техника, новые тактические приемы, более грамотная и продуманная организация боевой работы —

все это не могло не сказаться на исходе битвы на Курской дуге. Фельдфебель Г.-Й. Крошински из I/JG54 (он успел одержать 22 победы), которому посчастливилось пережить войну, вспоминал:

«Нашу часть перебросили в район Орла и здесь 21 июля меня впервые в жизни сбили. В районе Карачева мой взлетающий истребитель неожиданно был атакован русским Ла-5. После точных очередей «Фокке-Вульф» рухнул на землю. Мне повезло: во-первых, это произошло над территорией, занятой нашими войсками; во-вторых, я не попал в лапы многочисленных партизанских банд; в-третьих, отделался лишь небольшими ушибами и порезами на подбородке».

Но так везло далеко не всем. В период битвы в группе, в которой служил Крошински, выбыли из строя три командира. Так, 6 июля был сбит на FW 190A-5 № 151341, получил тяжелое ранение и больше не вернулся на фронт майор Р. Зайлер, одержавший незадолго до этого сотую победу. Сменивший его известный средиземноморский ас Г. Гомут (63 результативных боя) погиб 3 августа на машине модификации А-6 № 550436 уже во втором боевом вылете на Востоке в схватке с «Аэрокобрами». А оберлейтенант Г. Готц (82 победы) исполнил обязанности командира всего сутки: покинув подбитый «Фокке-Вульф» (№ 151119), он попал под удар лопастей винта советского штурмовика. Общие потери «фоккеров» в период Курской битвы (с 5 июля по 23 августа) превысили 250 машин.



Советский истребитель Ла-5ФН с мотором воздушного охлаждения М-82ФН с лета 1943 г. стал одним из основных оппонентов «сто девяностого»

ЭТОТ МНОГОЛИКИЙ «ФОККЕ-ВУЛЬФ»...

Истребители для защиты территории Рейха

Огромное количество версий FW 190, в которых вконец запутались сами немцы, заставило Техническое управление Люфтваффе в апреле 1943 г. ввести новую и более понятную систему обозначений для этого самолета. С этого момента буквой А идентифицировались истребители и легкие истребители-бомбардировщики с моторами BMW 801D-2, буквой В — высотные истребители с BMW 801D-2 и системой GM-1, буквой С — высотные истребители с DB 603 и турбокомпрессорами, буквой D — истребители с моторами Jumo 213, буквой E — разведчики (не было реализовано), буквой F — штурмовики и, наконец, буквой G — истребители-бомбардировщики.

Тем временем фирма «Фокке-Вульф» подготовила к запуску в серийное производство новую модификацию FW 190. Начало постройки серии А-6 было намечено на апрель, но массированные налеты авиации союзников задержали этот момент до конца мая — начала июня. Поскольку высотность мотора BMW 801D-2 к указанному времени считалась уже совершенно неудовлетворительной, первоначально А-6 замышлялся преимущественно в качестве штурмовика. Однако обострившаяся битва над Германией заставила впоследствии пересмотреть это решение, и многие FW 190А-6 отправались в истребительные эскадры, в том числе при-

крывавшие собственно территорию Рейха. Новый вариант машины стали выпускать предприятия «Арадо» в Варнемюнде, заводы «Аго» в Ошерслебене и «Физилер» в Касселе. К декабрю 1943 г. объем выпуска составил 569 FW 190А-6.

Модификация А-6 отличалась от более ранних следующими особенностями: переконструированным крылом, в котором вместо MG/FF во внешней части монтировались пушки MG 151 (по типу А-5/U10), для которых пришлось сделать выпуклые обтекатели на нижней поверхности плоскостей. Самолеты оснащались усиленными колесами основных стоек шасси и фото-кинопулеметом Robot. Под фюзеляжем на некоторых машинах можно было заметить антенну радиостанции FuG 16Z-E. В случае необходимости на все самолеты серии А-6 можно было смонтировать бомбодержатель ETC501, который с переходной балкой ER 4ZT позволял подвешивать четыре бомбы SC50 (SC70). Некоторые самолеты типа А-6 имели усиленную броню и предназначались для специальных формирований Люфтваффе, так называемых «штурмовых» отрядов и групп.

Начиная с модификации А-6 несколько изменилась номенклатура R-версий FW 190. На шестидесяти самолетах А-6/R1 Pulkzerstorer (термином Pulk в Люфтваффе называли «коробку» из трех групп американских тяжелых бомбардировщиков, эшелонированных по высоте; она встречала истребите-



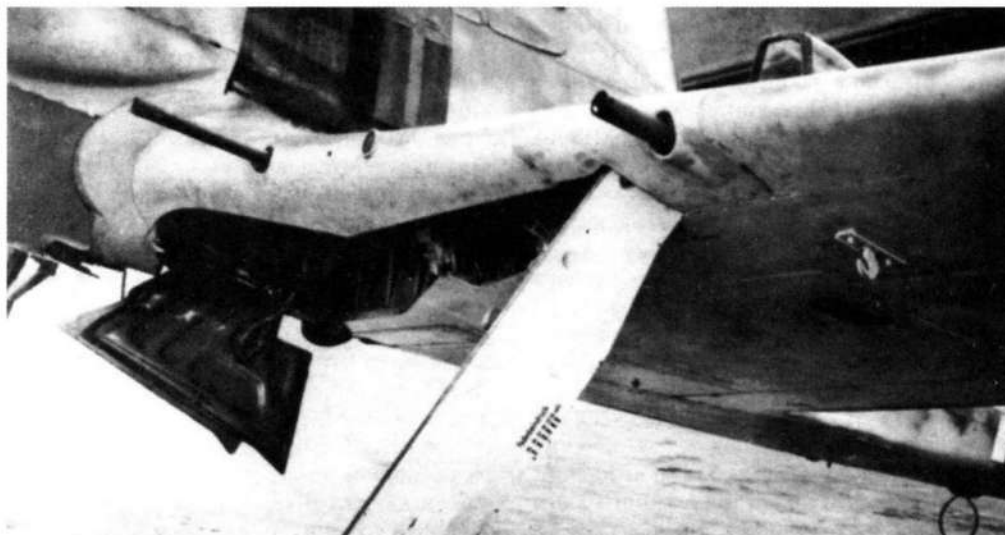
Во внешней части переконструированного крыла FW 190А-6 нашлось место для пушек MG 151, смонтированных взамен менее эффективных MG/FF



Огневая мощь FW 190A-6/R1 была заметно увеличена благодаря двум подвесным гондолам с парой пушек MG 151 в каждой. Однако возросла и полетная масса машины, а максимальная скорость уменьшилась из-за дополнительного сопротивления

лей противника огнем нескольких десятков крупнокалиберных пулеметов почти с любого направления) серьезно усиливалось вооружение: под крылом в двух установках WB 151 в дополнение к двум крыльевым MG 151 монтировались еще четыре такие же пушки (по типу A-5/U12). Вариант A-6/R2 представлял собой альтернативную попытку увеличить огневую мощь: на нем вместо внешних крыльевых MG 151 смонтировали 30-мм пушки МК 108 (встроенные в крыло, в отличие от подвесных на A-5/U16). Вариант A-6/R3 нес под плоскостями более мощные (и еще более тяжелые) 30-мм пушки МК 103. На A-6/R4 установили систему повышения мощности мотора на больших высотах GM-1, впрыскивавшую закись азота в нагнетатель. Избыточный кислород позволял сжигать больше горючего, благодаря чему двигатель как бы обретал «второе дыхание».

Некоторые FW 190A-6 отличались совсем уж диковинным вооружением — тремя вертикально установленными в фюзеляже пушками МК 103 (система SG116 Zellen-dusche — «Ливень»). Момент открытия огня по вражеским бомбардировщикам, непосредственно под которыми пролетал истребитель с подобным вооружением, определяло специальное фотоэлектрическое устройство. Системой «Ливень» оборудовалось около 40 FW 190A-6, все они передавались для испытаний под командование майора Г. Кристла в группу JGr 10, которая была развернута в июле 1944 г. на базе испытательного подразделения Egrprobungsstaffel 25. В первом отряде авиакорпуса имелись истребители FW 190A-6, оснащенные радиолокаторами FuG 217 «Нептун» I для применения в качестве ночных перехватчиков.



На истребителях модификации FW 190A-6/R2 во внешней части крыла были смонтированы пушки МК 108 калибра 30 мм (масса снаряда 530 г, начальная скорость 540 м/с)



**Истребитель
FW 190A-6 из JG51
на аэродроме Брянск
в августе 1943 г.**

Вариант А-6/R6, как и прежде (на А-4 и А-5), предусматривал возможность подвески двух пусковых установок Wfr.Gr.21. Единственной известной U-версией серии А-6 была U3 — истребитель-бомбардировщик, подобный А-5/U3.

Еще до конца года в серию передали FW 190A-7, на котором фюзеляжные 7,92-мм пулеметы были заменены более мощными пулеметами MG 131 калибра 13 мм (по типу А-5/U9). Первоначально версия А-7 планировалась К. Танком в качестве разведывательной, но необходимость ускоренного выполнения требований Технического управления Люфтваффе спутала все эти планы, и очередной вариант FW 190 оказался вполне традиционной модификацией истребителя. На восьмидесяти А-7 установили радиостанции FuG 16ZY, систему впрыска закиси азота GM-1 и дополнительный 115-литровый бензобак за кабиной пилота (он мог заменяться баком для системы GM-1). Некоторые самолеты вооружались подвесными пушками MG 151 в контейнерах WB 151 (А-7/R1) или встроенными в крыло МК 108 (А-7/R2). Общий объем выпуска истребителей модификации А-7 составил 701 машину.

Специально для истребительных эскадр, боровшихся с американскими бомбардировщиками, серийно выпускался вариант А-7/R6 с реактивными снарядами Wfr.Gr.21 массой 112 кг. Такие самолеты оснащались двумя трубчатыми пусковыми установками, отработанными на вариантах А-4/R-6 и А-5/R-6. Сами снаряды без существенных изменений заимствовали у сухопутных войск, их боевая часть массой 40 кг дистанционно подрывалась на расстоянии 1000 м от точки пуска. Точность стрельбы этими

«эрэсами» оказалась невелика, хотя боевые порядки самолетов союзников иногда удавалось расстроить.

Лучшие перспективы сулило использование мощного, но традиционного артвооружения. Скорострельная пушка фирмы «Рейнметалл» МК 108 калибра 30 мм обладала темпом стрельбы около 600 выстр./мин. Трех попаданий ее 530-граммовых снарядов оказывалось, как правило, достаточно для уничтожения тяжелого бомбардировщика. Однако снаряд обладал невеликой начальной скоростью — всего 540 м/с, что делало малоэффективным ведение огня с больших дистанций из-за большого рассеяния. Это означало, что истребитель должен был начинать стрельбу на дистанции порядка 200 м, когда оборонительный огонь вражеских бомбардировщиков становился для него весьма опасным. Решение этой проблемы инженеры фирмы «Фокке-Вульф» попытались найти в переоборудовании некоторого количества FW 190 в специализированные «убийцы бомбардировщиков», вооруженные всего двумя пушками МК 108 в крыльях, но зато исключительно сильно бронированные. Такой вариант «Фокке-Вульфа» должен был несмотря на оборонительный огонь бомбардировщика сблизиться с ним на расстоянии 150—200 м и мощным огнем 30-мм пушек уничтожить его.

В феврале 1944 г. англо-американцы вновь прибегли к массированному налетам на авиационные и моторостроительные заводы в Германии, причем на этот раз боевые порядки бомбардировщиков весьма эффективно прикрывались истребителями сопровождения. Для немецких пилотов борьба с авиацией союзников серьезно усложнилась.



Но и летчики-истребители сопровождения вскоре с неприятным изумлением обнаружили, что FW 190 изменился, прежде всего в отношении наращивания эффективности вооружения и повышения живучести конструкции.

В феврале 1944 г. немцы планировали запустить в серию более совершенную модификацию А-8. Намечалось, что из 528 «Фокке-Вульфов» 244 будут принадлежать к этой модели. Однако реально удалось собрать всего 269 FW 190 (и среди них ни одного А-8) и отремонтировать еще 64 «сто девяностых». Только в следующем месяце была восстановлена ритмичная работа германских предприятий, которые построили 320 истребителей и 296 штурмовиков К. Танка (авиазаводы «Физилер» в Касселе и «Фокке-Вульф» в Коттбусе сдали в марте 83 FW 190А-8). К выпуску самолетов указанной модификации также привлекли заводы «Фокке-Вульф» в Азлау, «Везерфлюг» в Темпельхофе, «Арадо» в Тутове, «Аго» в Ошерслебене и «Норддойче Дорнье» в Висмаре. Как потом выяснилось, данная модель оказалась наиболее массовой из

всех «сто девяностых», объем ее выпуска составил 6655 единиц.

В числе основных специфических особенностей модификации А-8 можно назвать следующие. Бомбодержатель ЕТС 501 сдвинули вперед на 20 см, под левым крылом разместили антенну FuG 16ZY, а в самом крыле — фото-кинопулемет Robot. С января 1945 г. была усилена броня позади пилота. Некоторые самолеты оборудовались винтами с широкими деревянными лопастями, производившимися заводами «Юнкерс» и «Шварц». Как и у модификации А-7 за кабиной пилота имелись узлы крепления, унифицированные для установки 115-литрового дополнительного бака для бензина или для закиси азота, а также соответствующие трубопроводы. Толщина переднего бронекольца возросла с 5 до 6,5 мм, а кольца, защищавшего маслбак — с 3 до 5,5 мм.

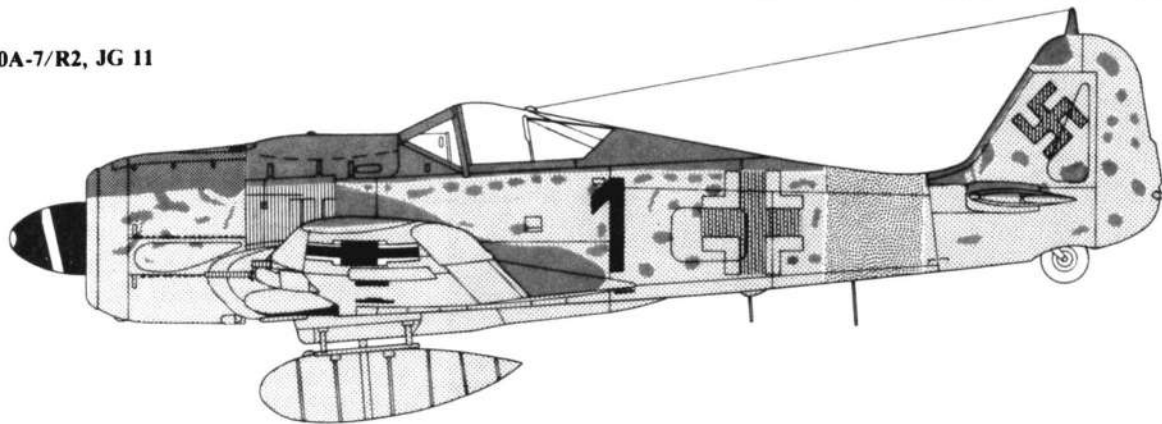
В ходе серийного производства были разработаны и выпускались следующие войсковые доработочные комплекты для А-8:

— R1, R2, R3 и R6, не отличавшиеся от ранее описанных для вариантов А-6 и А-7;

Эта машина модификации FW 190А-7/R2 с пушками МК 108 во внешней части крыла и крупнокалиберными пулеметами MG 131 перед кабиной пилота принадлежала JG11. Опознавательные знаки Люфтваффе нанесены в новой манере и стали едва заметными

Схема окраски самолета, показанного на предыдущем фото. Обратим внимание на универсальный подфюзеляжный держатель, позволяющий подвешивать не только бомбу, но и топливный бак

FW 190A-7/R2, JG 11



— А-8/R7 с усиленной передней прозрачной броней (60-мм лобовое стекло и 30-мм бронестекло в передних боковых скосах);

— А-8/R8, аналогичный предыдущему, но с утолщенной броней перед кабиной пилота и бронеплитками перед патронными ящиками крыльевых пушек МК 108, смонтированными по типу R2. Кроме того, наружная дополнительная броня размещалась по бортам кабины, а на подвижный колпак фонаря установили бортовые листы прозрачной брони толщиной 30 мм. Позднее, в сентябре 1944 г., в связи с дефицитностью авиационной брони боковые листы упразднили, а с января 1945 г. перестали ставить и боковые бронестекла, зато усилили бронирование пилота сзади. Увеличившаяся взлетная масса машины заставила искать способы облегчения других элементов конструкции. Так, большинство А-8/R8 выпускалось без фюзеляжных пулеметов MG 131. Весной 1944 г. небольшое подразделение под названием «штурмовой отряд 1» с успехом применило бронированный FW 190 в боевых условиях. Результатом этого опыта стал заказ на серийное производство модификации FW 190A-8/R8 «Таран» (Sturmbock). Такие машины поступили на вооружение «штурм-групп»;

— А-8/R11 — ночной и всепогодный истребитель с радиолокатором FuG 218 «Нептун», выпущенный в небольших количествах;

— А-8/U1 — учебно-тренировочный двухместный истребитель. Всего заводы построили 58 машин этого типа, «вкрапленных» в серии обычных FW 190A-8. Для них было принято также обозначение S-8.

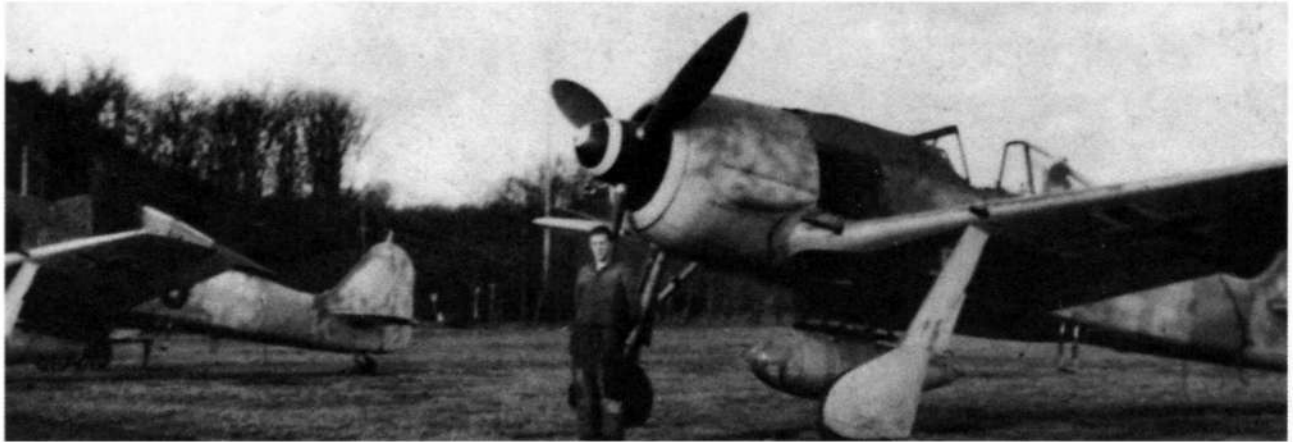
В Советском Союзе в НИИ ВВС КА испытания проходили два самолета, отнесенные нашими специалистами к модификации А-8. Первый из них, как следует из заводского номера (682011), построила в сентябре 1944 г. фирма «Физилер» в Касселе. Машина несла полевой доработочный комплект R2 и была вооружена 30-мм пушками МК 108 в наружной части крыла. По данным Научно-испытательного полигона авиационного вооружения, масса секундного залпа этого истребителя достигала невиданной для серийной машины величины — 9,74 кг. Под фюзеляжем имелся держатель ЕТС 501, поэтому специалисты НИИ ВВС решили, что перед ними штурмовик. А вот другая машина (заводской номер 580967) и в самом деле относилась к типу штурмовиков и представляла собой вполне обычный FW 190F-8 с уменьшенным составом пушечно-пулеметного вооружения (в НИИ ВВС ее окрестили «облегченной»), хотя вес залпа оставался внушительным — 3,44 кг/с), зато имела устройство чрезвычайного форсирования мощности двигателя на малой высоте.

В июле—августе 1944 г. в исследовательском институте графа Цепеллина проводились эксперименты с дополнительными топливными баками, смонтированными на верхней поверхности крыльев. Для опытов использовались два FW 190, один из них модификации А-8. Результаты исследований оказались многообещающими. Так, скорость А-8 в обычной конфигурации с 300-литровым подвесным баком под фюзеляжем уменьшалась примерно на 35 км/ч, а после его сбрасывания из-за сопротивления держателя — на 13 км/ч. Надкрыльевые баки емкостью по 300 л обеспечивали существенно меньшую потерю скорости: примерно на 1,5 км/ч с двумя баками и всего на 1 км/ч с одним баком над правой консолью. Причина отказа от развертывания производства таких баков неясна; возможно, это было связано с неотлаженностью их сброса после выработки горючего (можно было повредить оперение).

На А-8 производились опыты с новыми видами вооружения. В частности, прошло испытания устройство SG117 «Рорблок» с 14 однозарядными стволами 30-мм пушек МК108, позволявшее (теоретически) сбивать одним залпом четырехмоторный бомбардировщик. Установку смонтировали на шести

Наиболее массовой из всех модификаций «сто девяностого» оказалась FW 190A-8. Эта машина принадлежала JG51





самолетах, но результаты их применения в бою оказались неудовлетворительными. Другим «чудо-оружием» стало 50-мм безоткатное орудие SG 500 «Ягдфауст», испытанное на одном из FW 190A-8 в августе 1944 г. и позднее нашедшее применение на Me 163.

Между тем американцы не сидели сложа руки, и усовершенствованные истребители сопровождения «Рипаблик» P-47 «Тандерболт» и «Норт Америкен» P-51 «Мустанг» обладали достаточной дальностью, чтобы прикрывать бомбардировщики на протяжении всего полета над Германией. Появление этих истребителей с отличными летными данными, да к тому же в больших количествах, привело к новому кризису системы ПВО Рейха.

Для «штурмовых групп»

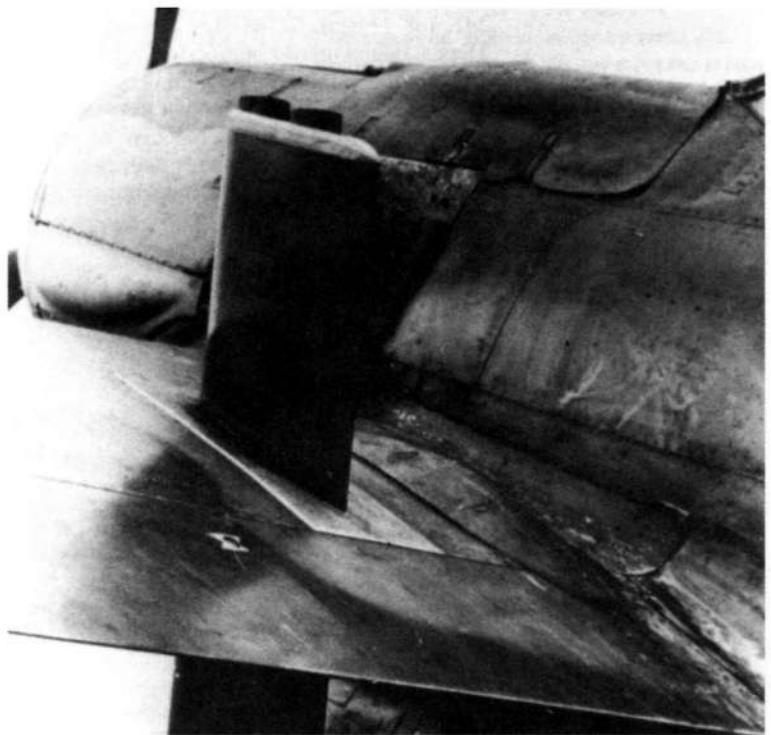
В поисках выхода из сложившегося положения командование Люфтваффе решило сформировать особые авиачасти, вооруженные специально приспособленной техникой. Так, авиагруппа IV(Sturm)/JG3 была перевооружена «Таранами» — истребителями FW 190A-8 с усиленным бронированием и укомплектована, в основном, летчиками-добровольцами. Остальной летный состав набирался из немецких «штрафников», то есть из пилотов, совершивших какие-либо проступки. Вскоре авиагруппа приступила к отработке тактики одновременной массовой атаки строя вражеских бомбардировщиков с минимальных дистанций. Масса дополнительной брони на самолетах FW 190A-8/R8 составляла 180 кг, что, естественно, привело к ухудшению летных данных машины и сделало ее относительно легкой добычей для вражеских истребителей сопровождения. Поэтому предусматривались совместные действия «штурмовой группы» с прикрывающими ее двумя истребительны-

ми группами на самолетах Bf 109G, которые должны были принимать на себя удар американских истребителей сопровождения.

Той же осенью 1944 г. на вооружение Люфтваффе поступила очередная модификация FW 190A-9. Машина отличалась усиленным бронированием, новой мотоустановкой с двигателем BMW 801E или F взлетной мощностью 2000 л.с. и увеличенной на 70—80 л.с. номинальной мощностью относительно BMW 801D-2 (визуальный признак — 14-лопастной вентилятор вместо 12-лопастного на входе) и винтом с очень широкими лопастями. Приемник воздушного давления переместили на законцовку правого крыла.

**Пара истребителей
FW 190A-8/R2 из JG11**

**Установка SG116
«Целендуше» с тремя
30-мм пушечными
стволами для ведения
огня по танкам
с бреющего полета**





Углубленное техническое обслуживание FW 190: с самолета сняты пушки для чистки, проверяется исправность агрегатов мотоустановки

Изменилась конструкция подвижной части фонаря — она стала более выпуклой в верхней части, «дугой». Нормальная взлетная масса истребителя достигла 4403 кг. Стандартный комплект вооружения остался таким же, как у А-8.

Имелось несколько R-вариантов машины:

— А-9/R8 — тяжелый истребитель с двумя пушками MG 151 и двумя пушками МК 108. Пулеметы MG 131 демонтированы. Перед снарядными ящиками устанавливались дополнительные бронеплиты;

— А-9/R11 — всепогодный истребитель с мотором BMW 801TS. Вместо обычного приводного нагнетателя этот двигатель имел турбокомпрессор, обеспечивающий сохра-

нение нормального наддува на высотах 9000—10000 м. На самолет устанавливались автопилот PKS 12 и радиостанция FuG 125. Отдельные машины оборудовались радиолокатором FuG 216. Было выпущено не менее 50 истребителей этой модификации.

Все заводы построили 910 FW 190A-9; о распределении машин по сериям и заводам дает представление таблица.

Последним вариантом, завершившим развитие А-модификации, стала машина А-10 с моторами BMW 801TS, TU и TH, о которой известно очень мало. Двигатели указанных типов имели различные турбокомпрессоры, но трудности с получением соответствующих жаропрочных сталей на заключительном этапе войны не позволили

Серия	Заводские номера	Период производства	Число построенных
Завод «Фокке-Вульф» в Коттбусе			
А-9	202 360 — 202 360	Сентябрь 1944 г.	~ 90
А-9	205 001 — 205 100	Сентябрь 1944 г.	~ 100
А-9	205 180 — 205 300	Сентябрь — октябрь 1944 г.	~ 120
А-9; А-9/R-8	205 901 — 205 999	Октябрь — ноябрь 1944 г.	~ 100
А-9; А-9/R11	206 031 — 206 200	Ноябрь — декабрь 1944 г.	~ 170
А-9	207 160 — 207 240	Декабрь 1944 — январь 1945 г.	~ 80
Завод «Фокке-Вульф» в Аслау			
А-9	490 020 — 490 050	Декабрь 1944 — январь 1945 г.	~ 30
Завод «Херштеллер»			
А-9	125 191 — 125 530	Февраль 1945 г.	~ 10
Завод «Миметал» в Эрфурте			
А-8; А-9	750 070 — 750 160	Август — сентябрь 1944 г.	~ 90
Завод «Норддойче Дорнье» в Визмаре			
А-9	980 150 — 980 230	Декабрь 1944 — январь 1945 г.	~ 50
А-9	980 360 — 980 380	Январь 1945 г.	~ 20
А-9/R11	980 540 — 980 590	Январь — февраль 1945 г.	~ 50



германским моторостроителями создать надежные агрегаты. В серийную постройку FW 190А-10 не передавался. Длина мотоустановки с турбокомпрессором немного увеличилась, пришлось удлинить мотораму. В результате длина всего самолета возросла до 8,97 м, а взлетная масса достигла 5017 кг.

Штурмовик и истребитель-бомбардировщик FW 190

Люфтваффе вступили во Вторую мировую войну, имея всего одну штурмовую группу II(SchG)/LG2, вооруженную самолетами Bf109E и частично — устаревшими бипланами Hs123. Неожиданно для германского командования эта часть, возглавляемая майором О. Вайсом, хорошо себя зарекомендовала в Польше, Франции, при проведении операции «Барбаросса» — вторжении в Советский Союз, оказывая эффективную поддержку наземным войскам. Рейхсмаршал Г. Геринг пришел к выводу о том, что целесообразно дополнить многочисленные части и соединения пикирующих бомбардировщиков (Stuka) штурмовиками (Schlacht) и скоростными бомбардировщиками (Schnellkampf).

По сути, штурмовая авиация стала создаваться немцами уже в ходе войны. В январе 1942 г. они начали развертывание II(SchG)/LG2 в полноценную штурмовую эскадру SchG1 из двух групп; предполагалось, что бронированные двухмоторные Hs129 вскоре станут основными самолетами-штурмовиками. Однако они не оправдали возлагавшихся надежд, поэтому наряду с небольшим количеством машин фирмы «Хеншель» продолжилось использование самолетов прежних типов (Bf 109E и Hs 123). Понимая, что одномоторные «Мессершмитты» мало подходят на роль штурмовика, осо-

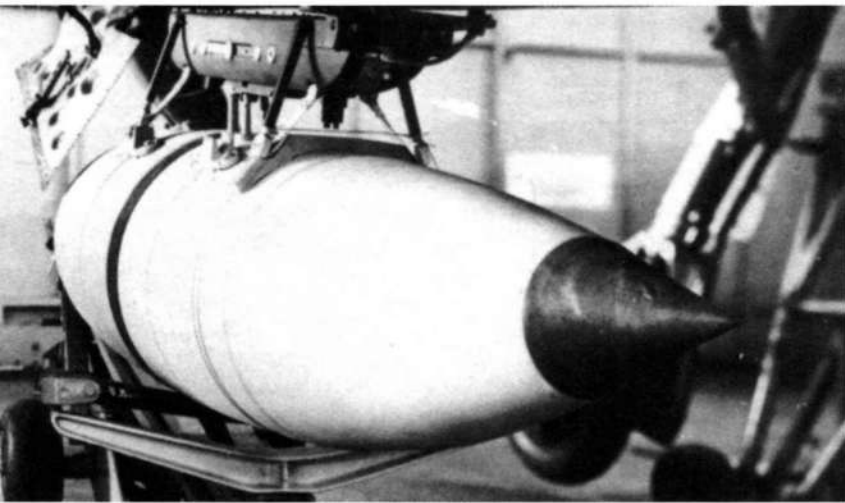
бенно с учетом заметно усилившейся летом и осенью 1942 г. ПВО союзников, командование Люфтваффе приступило к поиску живучего, скоростного и достаточно маневренного на малых высотах самолета, способного действовать с грунтовых аэродромов. Из нескольких вариантов был сделан выбор в пользу самолета К. Танка.

Первоначально в роли штурмовиков применялись истребительные варианты FW 190А, оснащенные бомбодержателями под фюзеляжем. Такие машины не обладали необходимой бронезащитой. В середине войны Люфтваффе ощутило острую необходимость в бронированном штурмовике, способном заменить устаревший Ju 87 и не слишком удачный Hs 129. Вследствие этих причин родился FW 190F, выпуск которого начался в октябре 1942 г., хотя официальное название F-серии появилось значительно позже.

Группа истребителей из JG11 в готовности к немедленному взлету на перехват американских бомбардировщиков

FW 190А-8 из штабного звена JG54. Между стойками шасси видна антенна «морановского» типа для ответчика FuG25А





Подвесной бак крепился к держателю лентой и фиксировался упорами. После выработки бензина он мог быть сброшен

Первые два варианта, FW 190F-1 и FW 190F-2, представляли собой переобозначенные в апреле 1943 г. FW 190A-4/U3 и FW 190A-5/U3, соответственно. На этих машинах наружные крыльевые пушки MG/FF были сняты и установлены дополнительные бронеплитки, прикрывавшие двигатель и кабину снизу. Самолеты оснащались подфюзеляжными бомбодержателями ETC 501, предназначенными для подвески 500-кг бомб типа SC 500 или переходных балок ER 4 для четырех 50-кг бомб SC 50 (SC 70). Заводы построили более 350 машин обеих модификаций.

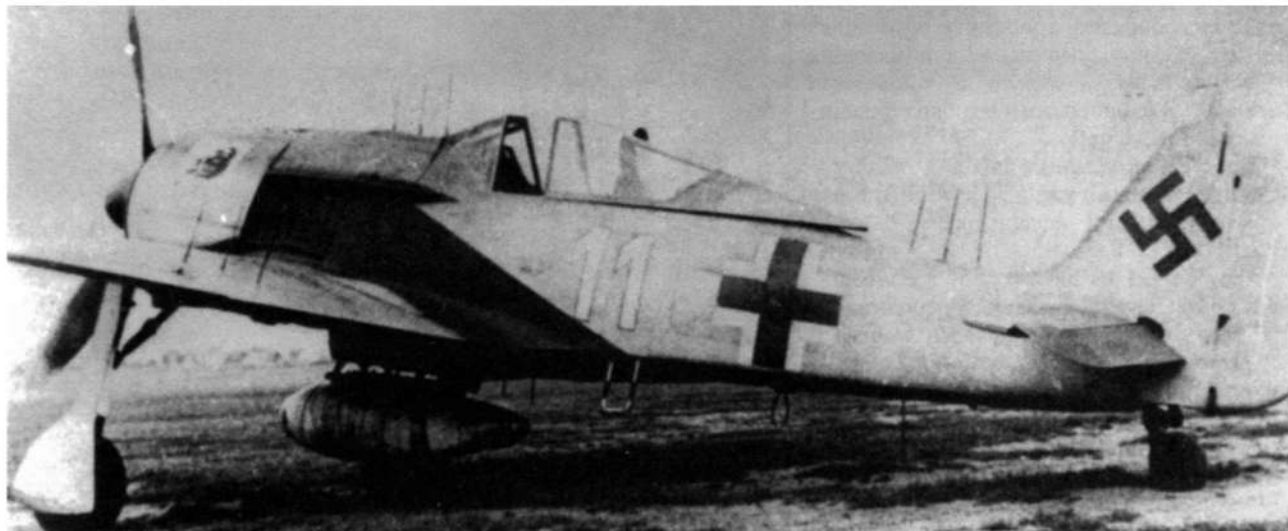
В начале лета предприятия «Арадо», «Аго» и «Физилер» приступили к выпуску модификации F-3, созданной на базе A-6 с его измененным крылом. Внешне машины отличались новым выпуклым фонарем кабины, обеспечившим возможность более

Всепогодный истребитель FW 190A-8/R11 с антеннами радиолокатора FuG 218 «Нептун» на крыле и фюзеляже

высокой посадки летчика и улучшившим обзор вперед-вниз. Масса бронезащиты составляла 360 кг. Стрелково-пушечное вооружение осталось прежним, а бомбардировочное включало подфюзеляжный бомбодержатель ETC 250 для подвески одной бомбы SC 250 или 300-литрового бензобака.

Вариант F-3/R1 предусматривал дополнительную установку четырех подкрыльевых держателей ETC 50, а F-3/R3 — пары подкрыльевых пушек МК 103. С бомбой SC 250 скорость F-3 у земли составляла 521 км/ч, а на высоте 5500 м — 588 км/ч. Завод «Арадо» в Варнемюнде построил в июне 55 штурмовиков, а к концу лета 1943 г. все предприятия, участвовавшие в программе, изготовили около 700 FW 190F, после чего переключились на производство ставшего более нужным варианта дальнего истребителя-бомбардировщика.

Такие машины, появившиеся почти одновременно со штурмовыми вариантами, немцы называли Jagdbomber mit vergrosserter Reichweite, или сокращенно Jabo-Rei. Первыми самолетами, выпускавшимися серийно, были A-4/U8, A-5/U8 и A-5/U13. Истребители-бомбардировщики сохранили из стрелкового вооружения лишь пару пушек MG 151 в корневой части крыла. В конце 1942 г. была сформирована скоростная бомбардировочная эскадра SKG10 на самолетах FW 190A-3/U1 и A-4/U8. В ее составе эскадры насчитывалось около сотни истребителей-бомбардировщиков, первоначально привлекавшихся к борьбе против судоходства в Бискайском заливе, а затем к нанесению ударов по целям в Южной Англии. Самолеты эскадры летели к цели «на высоте вершешек волн» и благодаря этому легко избегали



обнаружения радиолокаторами. Беспокоящие удары Jabo-Rei были весьма неприятными для англичан. За 360 боевых вылетов SKG10 потеряла всего 15 машин, английские же истребители 52 тысячи раз поднимались в воздух для перехвата.

В апреле 1943 г. самолеты А-5/U8 получили новое обозначение G-1. Первая серия насчитывала всего 50 машин. «Густав», как называли его немцы, был подобен «Фридриху» (штурмовику), но в отличие от него не имел усиленной брони. С подвешенной бомбой SC 500 и двумя 300-литровыми баками G-1 имел дальность 1480 км при скорости полета 385 км/ч. Построенная позднее серия G-2 отличалась от первой только типом держателей для топливных баков. В последнем летнем месяце 1943 г. в авиачасти стали поступать машины модификации G-3 с форсированным до 1870 л.с. мотором BMW801D-2 и автопилотом PKS 11. Применявшиеся на Средиземноморском ТВД самолеты FW 190G-3 оборудовались тропическими фильтрами.

Серийных самолетов модификаций G-4—G-7 (как, впрочем, F-4—F-7) не существовало. Последней версией истребителя-бомбардировщика на базе FW 190 стала G-8, созданная на базе А-8 и выпускавшаяся с осени 1943 г. до весны 1944 г. Эта модификация отличалась подфюзеляжным бомбодержателем ETC 504 и двумя подкрыльевыми держателями ETC 503, что позволяло на небольшую дальность транспортировать одну бомбу SC 500 и две SC 250, а дальние цели пора-

жать, заменяя часть бомбовой нагрузки подвесными бензобаками. Вариант, оснащенный системой впрыска закиси азота, обозначался G-8/R4, а 146 машин с четырьмя подкрыльевыми держателями ETC 50 (на последних самолетах серии — ETC 71) именовались FW 190G-8/R3.

Истребители-бомбардировщики G-8 использовались для экспериментальной отработки ряда образцов вооружения, таких как планирующая бомба BV 246 и мина-бомба SB 800RS. Исследовалась возможность подвески на FW 190G 1000-кг бомбы SB 1000 (SC 1000) и даже 1800-кг бомбы SC 1800. Любопытно, что последний вариант вооружения нашел применение в реальных боевых условиях: машины из ночной штурмовой эскадры NSG20 выполнили несколько вылетов с задачей разрушения мостов. Насколько непростым оказалось пилотирование самолета с 1800-кг бомбой можно себе представить по длине разбега — почти 1300 м. Взлетная масса машины в этой конфигурации приближалась к 6 т.

В феврале—марте 1944 г. Германии приходилось все больше думать об обороне, а не о нападении. Нужда в дальних истребителях-бомбардировщиках стала менее острой, зато понадобились штурмовики, способные поддерживать сухопутные войска на поле боя и поражать цели в ближайшем тылу противника. Поэтому произошел «полный поворот кругом», и вместо FW 190G в серийное производство была вновь запущена модификация F.



Скапотированный при пробеге «Фокке-Вульф»



Истребитель-бомбардировщик FW 190G-2 был создан на основе истребителя модификации А-5 и имел «мокрое» крыло с трубопроводами, тянувшимися к подкрыльевым подвесным бакам

Новый серийный штурмовик получил обозначение FW 190F-8. Создавался он на базе А-8 со сдвинутым вперед на 20 см бомбодержателем и измененным размещением радиооборудования в кабине. Вооружение состояло из двух пулеметов MG 131 в фюзеляже и двух пушек MG 151 в корневой части крыла, подфюзеляжного бомбодержателя ETC 504 и четырех подкрыльевых ETC 50 (позднее ETC 71).

Серийное производство FW 190F-8 наладили в Варнемюнде на заводе «Арадо» и в Висмаре на предприятии «Норддойче Дорнье». Известны несколько U-вариантов штурмовика:

— F-8/U1 — двухместный учебно-тренировочный самолет, не запускавшийся в серию;

— F-8/U2 и U3 — носители бомб-торпед BT 700 и BT 1400, соответственно, с оборудова-

ванием для дистанционного управления TSA 2A. Позднее доработка этих модификаций была поручена фирме «Блом и Фосс», но довести их до серийного производства не удалось. Отдельные экземпляры самолетов, получившие новое обозначение F-8/R15 и R16, поступили на вооружение группы III/KG200 в ноябре 1944 г.;

— F-8/U14 — торпедоносец, подобный А-5/U14. Позднее в небольшом количестве выпускался под обозначением F-8/R14.

Большинство R-вариантов FW 190F-8 на вооружение не приняли. Стоит упомянуть лишь два из них: R3 с парой 30-мм пушек МК 108 под консолями и R13 — ночной штурмовик с пламегасителями на выхлопных патрубках и радионавигационной системой на основе станции FuG 16ZS.

Кроме того, на F-8 прошли опробование многочисленные экспериментальные установки, к примеру, SG116 «Целендуше» (Zellendusche), на этот раз в противотанковом варианте. На каждой плоскости штурмовика монтировались по три ствола пушек МК 103, ориентированных вертикально вниз. При пролете над танком залп из шести однозарядных орудий должен был превратить его в костер. Испытания, впрочем, прошли без особого успеха. Отрабатывались, но остались на уровне экспериментальных проработок варианты F-8 с установками реактивных снарядов Wfr.Gr.28/32, X4 и X7. Один из F-8 был носителем планирующей бомбы BV246, а штурмовики с реактивными снарядами «Панцершрек» (Panzerschreck) и «Панцерблиц» (Panzerblitz) в ограниченных количествах действовали на Восточном

Штурмовик FW 190F-8 с установкой реактивных снарядов «Панцерблиц». Такие машины, выпущенные в небольшом количестве, применялись на Восточном фронте для борьбы с бронетехникой





Истребитель-бомбардировщик FW 190G-3. В отличие от истребителей такие машины несли на бортах буквенно-цифровые коды

фронте на заключительной фазе войны.

Последними модификациями штурмовика на базе FW 190 были F-9, F-10, F-15 и F-16, основанные на использовании конструкций истребителей A-9 и A-10 с новыми мощными моторами BMW 801F, BMW 801TS, BMW 801TH. Обо всех этих вариантах известно мало; вероятно, окончательный разгром гитлеровской Германии не позволил добиться конкретных результатов.

Высотный истребитель — полный провал

Неудовлетворительность летно-технических данных FW 190A на больших высотах вызвала глубокую обеспокоенность у генерал-инспектора истребительной авиации Люфтваффе А. Галланда, Технического управления германского министерства авиации и самой фирмы «Фокке-Вульф». По официальным данным, мотор BMW 801D-2 имел вторую границу высотности на боевом режиме 5700 м, но реально, с учетом скоростного напора мощность начинала заметно уменьшаться на высоте 7000 м. Между тем, высоты 9000—10000 м были рабочими для действий тяжелых бомбардировщиков союзников В-17 и В-24.

Решить проблему неудовлетворительных высотных характеристик фирма «Фокке-Вульф» попыталась на истребителях серии FW 190B. Пять самолетов, четыре из которых были взяты из серии A-1, а пятый — из серии A-4, переоборудовали соответствующим образом. Переделка сводилась в основном к установке герметичной кабины и мотора BMW 801D-2 (на все истребители). Первая из опытных машин не имела воору-

жения, две других оснащались парой пулеметов MG 17 и двумя пушками MG 151. Четвертая машина отличалась от первых трех наличием системы впрыска закиси азота GM-1, кратковременно повышавшей мощность мотора на больших высотах. Эти четыре самолета получили обозначение FW 190B-0, в то время как переоборудованный из A-4 получил название FW 190B-1. Последнюю машину дополнительно вооружили парой пушек MG 151 во внешней части крыла. Фирма «Фокке-Вульф» проводила испытания прототипов в период с января по август 1943 г. на аэродроме Ганновер.

Почти все полеты выполнил шеф-пилот фирмы Зандер, но его работа постоянно прерывалась доработками машин и периодическими ремонтами после аварий. Про-

Носовая часть фюзеляжа высотного истребителя FW 190C с мотором DB 603A



блемы были связаны с обогревом кабины, а также с недостаточной прочностью остекления фонаря. Один из FW 190B был передан в Рехлинский испытательный центр, где получил неудовлетворительную оценку испытателей Люфтваффе. Во второй половине 1943 г. фирма приняла решение о прекращении доводки самолетов FW 190B, сосредоточив усилия на новой модификации машины с иной силовой установкой.

На первом экземпляре планировавшейся серии FW 190C, переделанном из истребителя FW 190A-0, установили мотор «Даймлер-Бенц» DB 603A взлетной мощностью 1750 л.с., герметичную кабину, а также новое крыло с размахом 10,24 м, опробованное еще на одном из FW 190B-0. Вооружение ограничили двумя пушками MG 151 в корневой части крыла и двумя пулеметами MG 17 в фюзеляже. На этой машине еще не было турбокомпрессора, появившегося на более поздних версиях модификации C, но вплоть до высоты 10 000 м истребитель показал неплохие летные данные. Удовлетворительно работали и системы гермокабины. Второй прототип мало отличался от первого, но не оборудовался гермокабиной. Следующая машина получила четырехлопастный винт, а позднее — опытный турбокомпрессор фирмы «Хирт». К весне 1944 г. Германия уже испытывала серьезные трудности с некоторыми видами легирующих материалов, без которых не удавалось изготовить качественные лопатки турбины и некоторые другие части высокотемпературных компрессоров. Немецкие конструкторы так и не сумели создать надежный турбокомпрессор вплоть до окончания войны.

Следующий, третий прототип FW 190C стал летающим стендом для установки нескольких вариантов новых мощных мото-

ров: BMW 801J (2000 л.с.), BMW P.8028 (1550 л.с.), DB 609 (2660 л.с.), DB 614 (2020 л.с.), DB 623 (2400 л.с.), Jumo 213A-1 (1740 л.с.) и Jumo 213S (1750 л.с.). В ходе испытаний самолет потерпел аварию и не восстанавливался.

В конце концов внимание разработчиков все же сконцентрировалось на DB 603 модификаций A и G. Несколько самолетов с моторами DB 603G получили даже серийное обозначение FW 190C-1, но недовершенство турбокомпрессора 9-2281 так и не позволила развернуть реальное серийное производство. Срок эксплуатации этих устройств фирмы «Хирт» не превышал 20 часов, после чего происходил прогар газоотводных труб. Точно так же не удалось довести силовые установки с турбокомпрессорами на других самолетах Люфтваффе: He 111H-21, Do 217V13, Ju 88A-4, Hs 130A-0/U6, Hs 128 и He 274.

Всего было выпущено 12 самолетов FW 190C, однако начать серийное производство машины этой модели не удалось. Уцелевшие после длительного периода испытаний и доводок истребители впоследствии подверглись еще более глубоким изменениям и стали прототипами для самолета Ta 152.

«Длинноносый» FW 190

С середины 1942 г. на фирме «Юнкерс Моторен Верке» под руководством доктора Лихте разрабатывался новейший и весьма перспективный 12-цилиндровый двигатель Jumo 213. Первоначально мотор задумывался как «бомбардировочный», но Лихте предусмотрел два варианта (C и E с пушкой в развале цилиндров мотора), пригодных для истребителей. Номинальная мощность Jumo 213 составляла 1750 л.с., а гарантий-

Предсерийный экземпляр истребителя FW 190C-1 отличался килем с увеличенной хордой и крылом большего размаха



ный ресурс до переборки мотора — 100 ч. Бомбардировки союзников задержали разработку и развертывание серийного производства мотора, поэтому в необходимых количествах он стал строиться лишь к середине 1944 г. Руководство «Фокке-Вульф» приняло решение установить новый мотор на FW 190.

Для отработки мотоустановки были использованы старые планеры модификаций А-0 и А-1. Первая опытная машина FW 190V17 впервые поднялась в воздух в марте 1942 г. Фюзеляж истребителя как бы вытянулся. На 60 см удлинилась носовая часть машины, под которой скрывался Jumo 213. Сдвиг центра масс вперед потребовал удлинения задней части фюзеляжа на полметра. Вставка между средней частью и оперением, хорошо заметная на схеме FW 190D-0, выполнялась таким образом, чтобы в наименьшей степени затронуть отлаженную технологию изготовления планера. Позднее на предсерийном экземпляре FW 190V54 для повышения путевой устойчивости увеличили хорду килля на 130 мм. Эта машина была переделана из законсервированного FW 190С (в прошлом — FW 190А-0). Без вооружения и даже без кока винта она впервые поднялась в воздух в мае 1944 г. Позднее, в сентябре, за ней последовали еще два прототипа, переделанные из А-8 с пушками МК 103 в крыльях.

Серийное производство истребителя FW 190D-9 началось на заводе «Фокке-Вульф» в Коттбусе в августе 1944 г., а позднее оно было организовано на предприятии фирмы «Физилер» в Касселе, заводах «Фокке-Вульф» в Азлау и «Везерфлюг» в Лемвердере. Первый серийный D-9 (вариантов от D-1 до D-8 никогда не существовало) Зандер облетал 7 сентября, а второй — 18 сентября. До конца месяца 18 машин передали в группу III/JG54.

Истребитель FW 190D-9 оснащался мотором Jumo 213А и трехлопастным винтом VS 111. Мощность двигателя у земли составляла 1750 л.с., за счет впрыска водометаноловой смеси она увеличивалась до 2080 л.с. на первой границе высотности 1700 м, а затем плавно уменьшалась до 1900 л.с. на высоте 6200 м. Водометаноловое форсирование разрешалось в течение десяти минут полета, после чего требовался пятиминутный перерыв. Бак емкостью 115 литров для водометаноловой смеси MW50 монтировался позади кабины. Вместо него мог устанавливаться бак для бензина того же объема.

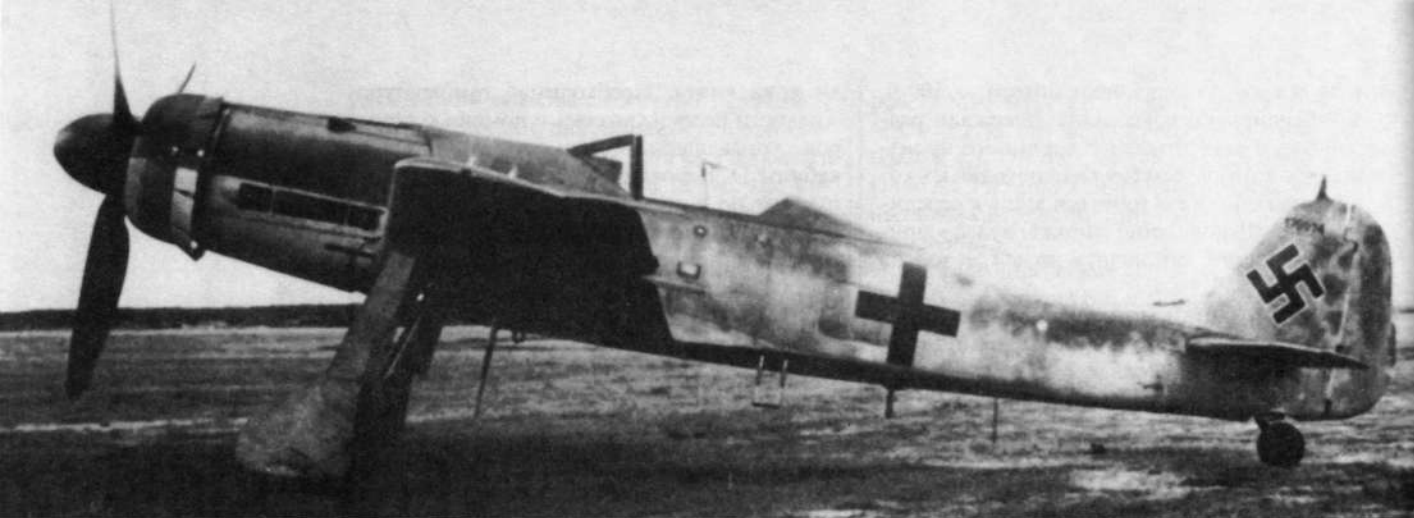
Два водогликолевых радиатора в форме полуколец устанавливались в тоннеле поза-

ди кока винта. Необходимая температура жидкости поддерживалась с помощью створок, управлявшихся термостатом. Фонарь кабины D-9, в отличие от D-0, сделали выпуклым по типу модификаций А-9 и F-9. В остальном конструкция D-9 была вполне традиционной для FW 190. Стандартный состав вооружения включал две пушки MG 151 в корневой части крыла (по 250 патронов на ствол) и два пулемета MG 131 в фюзеляже с боекомплектом по 475 патронов. На заводских испытаниях истребитель показал максимальную скорость 574 км/ч у земли и 685 км/ч на высоте 6500 м, а практический потолок достигал 12 000 м. Впрочем, при испытаниях в Рехлине в марте 1945 г. серийного FW 190D-9 № 210006 (при заправке 87-октанового бензина), максимальная скорость оказалась на 30—35 км/ч меньше, хотя на высоте 10 200 м машина еще сохраняла вертикальную скорость 2,0 м/с.

Единственным R-вариантом D-9, выпущенным серийно, был D-9/R11 — всепогодный перехватчик с автопилотом PKS 12 и радиостанцией FuG 125, выполнявшей также функции радио-полукомпас и ответчика «свой—чужой».

Интересно, что первоначально D-9 произвел неважное впечатление на немецких летчиков. Ожидалось, что Jumo 213 будет иметь номинальную мощность 1850 л.с., но реально удалось получить на 100 л.с. меньше, что ухудшило разгонные и скоростные характеристики. В то же время пилоты отмечали, что «длинноносый» «Фокке-Вульф» стал менее маневренным. Они настолько невзлюбили D-9, что осенью 1944 г. потребовалось личное присутствие К. Танка в Ольденбурге, где главный конструктор попытался убедить летчиков III/JG54 в преимуществах «Доры». Его аргументы сводились к следующему:

«FW 190D-9 — всего лишь временная мера, пока мы не получим Та 152. Основные заводы-изготовители BMW 801 подверглись массивным бомбардировкам. Других подходящих моторов воздушного охлаждения нет. Однако имеется значительное количество Jumo 213 в связи с тем, что программы выпуска бомбардировщиков остановлены (приоритет истребительным программам был отдан во второй половине 1944 г. — прим. авт.). Мы должны использовать имеющиеся моторы, и скоро вы убедитесь в том, что новый самолет вовсе не плохой. Я могу сказать вам, что уже в настоящее время мы производим 4000 истребителей в месяц. К весне Германия превзойдет союзников по ежемесячному выпуску самолетов».



**«Дора-9» —
«длинноносый»
FW 190D-9
с мотором Jumo 213**

Последние фразы — чистой воды пропаганда, в которую мало кто поверил. Пилоты не скрывали своего недовольства. Но впоследствии, к их удивлению, привыкнув к новой машине, они сумели разглядеть в ней массу несомненных достоинств по сравнению с FW 190A и Bf 109G. Самолет развивал очень высокую скорость в пикировании и имел хорошую скороподъемность. Спустя годы многие летавшие на FW 190D-9 пилоты объявили его лучшим истребителем Второй мировой войны.

К концу 1944 г. истребителями FW 190D-9 полностью перевооружили группу III/JG54, а вслед за ней I и II/JG26, I и III/JG2 — всего в строй успели встать более 350 машин данного типа. Ряд частей и подразделений получили по несколько «девяток», и среди них II/JG301 из ПВО Рейха. Все они приняли участие в операции «Боденplatte» — масштабном ударе истребителей Люфтваффе по аэродромам союзников в Голландии, Бельгии и Северной Франции. Это была последняя операция оперативно-стратегического масштаба, осуществленная германскими ВВС на Западе, вслед за ней последовала переброска большинства эскадр на Восточный фронт.

Весной 1945 г. интенсивность использования материальной части оказалась невелика. Все нараставший бензиновый «голод» приковал множество новеньких машин к земле. К примеру, в апреле 1945 г. эскадра JG6 под командованием майора Г. Баркхорна располагала не менее чем 150 истребителями FW 190D-9, однако дефицит топлива не позволял поднимать в воздух более одного звена машин одновременно. Общий объем выпуска FW 190D-9 оказался весьма впечатляющим — 1805 единиц.

Первые два серийных D-9 впоследствии переделали в прототипы новой модификации D-10, которая в общих чертах повторяла предыдущую, но отличалась установкой мотора Jumo 213C, позволившего смонтировать пушку в развале блоков цилиндров. С этой же целью винт VS 111 заменили на VS 19. В результате вооружение D-10 включало мотор-пушку МК 108, стрелявшую через полый вал редуктора, и еще одну пушку MG 151 в левой корневой части крыла. Позднее семь машин из серии A-8 переделали в вариант истребителя-бомбардировщика D-11 с измененной силовой установкой и усиленным вооружением, включавшим по две пушки MG 151 и МК 108 в крыле. Само-



**Истребитель
FW 190D-9, ставший
трофеем американцев**



леты оснащались мотором Jumo 213F с трехскоростным двухступенчатым нагнетателем и системой впрыска водометаноловой смеси MW50. В серийное производство D-10 не передавались, а небольшая серия самолетов D-11 состояла всего из 20 машин.

Самолет модификации D-12 имел двойное назначение — истребитель и штурмовик, поэтому он отличался усиленным бронированием мотора Jumo 213F-1. Самолет вооружили по типу D-10, но добавили еще одну пушку MG 151 в правой плоскости. Вариант D-12/R5 получил форсированный двигатель Jumo 213EB и дополнительные протектированные баки в крыле. Опытная машина D-12/R11 оборудовалась автопилотом PKS 12 и радиостанцией FuG 125. Как и более поздние варианты «Доры» — D-13, D-14 и D-15 — самолет D-12 серийно не строился.

Истребитель Ta 152

Осенью 1942 г. немецким авиационным специалистам стало ясно, что нарастающая мощь налетов англо-американских бомбардировщиков требует принятия решительных мер противодействия. Усовершенствованные FW 190A были способны успешно бороться с B-17 и B-24, но германская разведка предупредила руководство Люфтваффе о готовящемся к запуску в серийное производство более мощном бомбардировщике B-29. Фирмы «Фокке-Вульф» и «Мессершмитт» получили задание создать Hochleistungsjäger — скоростной истребитель с увеличенной высотой. На базе этой машины планировали изготовить и высотный разведчик.

Фирма «Фокке-Вульф» планировала на первом этапе работ создать истребитель с максимальной опорой на уже отработанную конструкцию. Для этого на прототипах

FW 190Ra-2 и Ra-3 отработывали установку мотора Jumo 213E с трехскоростным двухступенчатым нагнетателем, промежуточным радиатором для воздуха, поступающего в нагнетатель, а также измененное крыло с увеличенным размахом и новое вооружение. Обе машины оснащались системами форсирования моторов MW50 и GM-1, герметичными кабинами и гидросистемой, заменившей электропривод щитков и шасси. Длину фюзеляжа увеличили по сравнению с FW 190D. Помимо крыльевых пушек MG 151 и мотор-пушки МК 108 новый истребитель планировалось вооружить еще и парой MG151 в фюзеляже (вместо пулеметов MG 131 на прежних версиях). Для этого пришлось сдвинуть кабину пилота назад на 400 мм. Машина получила обозначение Ta 152, что явилось запоздалым признанием того вклада, который внес К. Танк в создание самолетов фирмы «Фокке-Вульф».

На втором этапе предполагалось полностью переработать конструкцию и аэродинамику машины. Под руководством главного конструктора было спроектировано новое крыло с необычно большим удлинением, равным 9,35. Основной лонжерон доходил лишь до половины полуразмаха крыла, а второй лонжерон располагался по всему размаху. Прочность конструкции при этом достигалась близко расположенными друг к другу нервюрами и большим количеством продольных стрингеров, делающих обшивку несущей.

Выполнение программы шло слишком неспешно. Танку никак не удалось убедить руководство Люфтваффе в приоритетности создания нового самолета. Ситуация изменилась лишь в июле 1944 г., когда на испытания вышел первый прототип FW 190V33/U1. Самолет изготовили, переделав предсерийный FW 190A-0, который послужил в свое

После окончания войны союзники пересчитали исправные вражеские машины и нанесли на них свои учетные номера. Этот FW 190D-9 получил номер, начинавшийся с букв FE (Foreign Equipment — иностранное оборудование)



**Высотный истребитель
Ta 152H-1 с двигателем
Jumo 213E-1 отличался
очень большим
удлинением крыла**

время прототипом для FW 190C. На машину установили новый двигатель Jumo 213E-1, вооружение отсутствовало. Впервые V33 взлетел 12 июля с аэродрома Лангенхаген, но уже на следующий день он был разбит в аварии и списан. Второй прототип постигла та же судьба — первый полет 6 августа и катастрофа спустя неделю. Только третьему прототипу FW 190V29/U1, поднявшемуся в воздух 23 сентября 1944 г., удалось пройти полный цикл испытаний. Их результаты оказались многообещающими, поэтому был подписан контракт на поставку в октябре—ноябре предсерийной партии Ta 152H-0. Между тем испытания прототипов продолжались. В октябре к третьему прототипу присоединился четвертый, но уже в следующем месяце он разбился, и V29 снова остался единственным. Еще один, пятый прототип, получивший название Ta 152V25, оснастили крылом с размахом 14,4 м. Как и все прежние, он не нес вооружения.

Предсерийные Ta 152H-0 в отличие от прототипов получили по одной пушке МК 108, стрелявшей через вал редуктора мотора, и по два орудия MG 151 в корневой части крыла. В каждой консоли размещались по три бака, причем левый внутренний емкостью 70 л предназначался для водометаноловой смеси. Остальные пять баков и бак под кабиной пилота имели общую емкость 925 л. Кроме того, позади кабины монтировался 75-литровый цилиндрический бак для закиси азота. Головные Ta 152H-0 немедленно передали на войсковые испытания в строевые части на северо-западе Германии. Несмотря на спешку, испытания их затянулись до марта 1945 г., однако серийное производство модификации H-1 началось рань-

ше — в ноябре-декабре 1944 г. К концу года завод в Зорау построил 34 самолета версий H-0 и H-1.

Часть машин имела упрощенное крыло без топливных баков, поэтому они оборудовались подфюзеляжными держателями ETC 503 для 300-литрового бензобака. На этих самолетах отсутствовали и фюзеляжные пушки MG 151. Полетная масса H-1 составляла 5220 кг. С применением системы GM-1 на высоте 12300 м истребитель Ta 152H-1 развивал максимальную скорость полета 755 км/ч. У земли даже с применением MW50 скорость оказалась куда скромнее — всего 560 км/ч.

В конце 1944 г. К. Танк имел возможность лично убедиться в высоких летных данных своего нового истребителя. Во время перелета из Лангенхагена в Коттбус его Ta 152H-0 был внезапно атакован четверкой P-51B. В нарушение приказа генерал-фельдмаршала Э. Мильха, запретившего конструктору летать на невооруженных самолетах, «сто пятьдесят второй» не нес боекомплекта, поэтому переданное по радио сообщение о приближении «Мустангов» заставило прибегнуть к экстренным мерам. К. Танк немедленно нажал на кнопку включения MW50, истребитель стал быстро разгоняться, после чего американские пилоты могли лишь наблюдать за хвостом удаляющегося от них новейшего немецкого истребителя.

Единственной серийной R-версией Ta 152H была H-1/R11, представлявшая собой всепогодный истребитель с усовершенствованным радиооборудованием и автопилотом K 23 фирмы «Сименс». Для повышения дальности и продолжительности полета на некоторых H-1/R11 сняли бак GM-1 и

установили на его месте дополнительный 270-литровый бензобак.

Подготовленные К. Танком варианты Н-2 и Н-10 (разведчик) не успели запустить в серию в связи с разгромом Третьего рейха. Завод «Фокке-Вульф» построил 44 машины Та 152Н-0 (включая прототипы) и 25 истребителей Та 152Н-1 прежде, чем туда ворвались советские танки. Самолеты передавались в различные части истребительных эскадр, причем ни одна из групп (не говоря уж об эскадрах) не была полностью переоснащена на Та 152.

Первый прототип Та 152В (он же FW 190V68) был переоборудован из FW 190D-9, он получил мотор Jumo 213Е и мощное вооружение из трех пушек МК 103 — одну в развале цилиндров мотора и две в корневой части крыла. Вторым прототипом стал самолет специальной постройки Та 152V19. В отличие от V68 он имел иное крыло с размахом 11 м. Построенные позднее машины В-версии имели «серийные» обозначения, например, В-5 с мощнейшим вооружением по типу V68, но в действительности серийно модификация В не строилась. Все внимание переключилось на вариант С, мотор которого имел несколько лучшие высотные характеристики по сравнению с Jumo 213.

Истребители семейства Та 152С оснащались двигателями DB 603. Первые два прототипа серии Та 152С были изготовлены в октябре 1944 г. Они представляли собой переделки из старых FW 190А-0 с моторами DB 603L, вооруженные мотор-пушкой МК 108 и четырьмя MG 151. Первые серийные Та 152С-0 были выпущены в декабре 1944 г. — январе 1945 г. Назначение самолета

первоначально определялось как Zerstorer — разрушитель. Машины подобного класса в Люфтваффе обычно играли роль тяжелых истребителей сопровождения и истребителей-бомбардировщиков. В качестве типовой силовой установки после ряда экспериментов выбрали мотор DB 603LA взлетной мощностью 2100 л.с. Все самолеты модификации С снабжались водометаноловой установкой MW50. Размах крыла у них был заметно меньше, чем у Та 152Н — всего 11,23 м. Максимальная скорость С-1 у земли составила 540 км/ч, а на высоте 9850 м с применением MW50 машина разгонялась до 736 км/ч. Вооружение состояло из одной мотор-пушки МК 108 с боекомплектом из 90 снарядов и четырех пушек MG 151 — двух в крыле с запасом по 175 снарядов на ствол и двух в фюзеляже с боекомплектом по 150 снарядов.

К тому моменту, когда производство Та 152С-1 стали налаживать, для нацистской Германии все было уже кончено. Намеченная постройка Та 152С фирмами «Физилер», «Зибель» и АТГ так и не началась, но, по некоторым данным, все же небольшое количество С-1 построила фирма «Миттельдойче Металлверке» в феврале—марте 1945 г. Все они выпускались в варианте всепогодных перехватчиков Та 152С-1/R1. Остались в классе экспериментальных варианты С-2 с улучшенным радиооборудованием и С-3 с мотор-пушкой МК 103.

Разведчик Та 152Е, построенный на базе С-1 с тремя фотокамерами Robot, также был выпущен в единственном экземпляре, а двухместная учебно-тренировочная машина Та 152S-1 и истребитель с мотором Jumo 222Е/В мощностью 3000 л.с. вообще никогда не поднимались в воздух.

Истребитель Та 152С-1 с мотором DB 603LA и пятью пушками (три фюзеляжных и две крыльевых)



УДАРОМ НА УДАР

— Кто там, Чарли? — спросил Бродхерст.
— Фрицы, сэр, — ответил подполковник.
— На какой высоте вы летите? — уточнил вице-маршал.
— 50 футов, сэр, — ответил Грин.
— Вы совершенно уверены, что это немцы? — настаивал Бродхерст.
— Я вижу черные кресты и квадратные головы водителей!

В системе ПВО Рейха

В июле 1943 г. над Центральной Европой стояла неустойчивая погода, с частыми дождями и грозами. Это ограничило действия союзной авиации. Однако во второй половине месяца погода улучшилась, к тому же британцы стали использовать полоски алюминиевой фольги — дипольные отражатели (Window), которые вывели из строя немецкую систему дальнего обнаружения, основанную на применении радиолокационных станций. Без наведения с земли ночные истребители стали подобны слепым котят. Ряд городов Германии, особенно Гамбург, серьезно пострадал. В этих условиях германское командование решило дать майору Х. Геррману и его группе «зеленый свет».

В ночь на 30 июля летчики-истребители из JGг «Геррман» были подняты в воздух.

Поскольку часть не располагала собственными самолетами, использовалась материальная часть других авиагрупп, в частности «Фокке-Вульф» из дневной группы II/JG1. Применяя тактику «дикого кабана», немцы сбили три бомбардировщика. Опыт сочли успешным. Майор Геррман получил приказ приступить к формированию эскадры, получившей название JG300. Вслед за ней были развернуты еще два специализированных ночных соединения на FW 190 — JG301 и JG302. Первоначально FW 190 имелись на вооружении группы II/JG300, а в конце 1943 г. они поступили также в II и III/JG302. На «сто девяностых» летал и сам Геррман. Однако по мере того как немецкие радиооператоры приспосабливались к новым условиям, стало ясно: ночью экипажи двухмоторных истребителей действовали гораздо эффективнее, чем «дикие кабаны». В то же время истребители FW 190 оставались одними из главных защитников неба Германии в дневных условиях.

Потери, которые несли от пулеметно-пушечных очередей «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов» бомбардировочные соединения Восьмых ВВС США, были немалыми. Так, 12 августа 1943 г. из 330 В-17, вылетевших на задание, на свои аэродромы не

**Истребитель
FW 190А-8/В2
унтер-офицера
В. Максимова из
«штурм-группы» IV/JG3**



вернулись 25 машин — и это несмотря на мощное истребительное сопровождение из 155 Р-47. В тот день американцы летели двумя волнами. Как только самолеты отбомбились, легли на обратный курс и пересекли береговую черту, «Спитфайры», «Тайфуны» и «Мародеры» подвергли бомбоштурмовым ударам немецкие аэродромы на западе Франции в надежде застать там приземляющиеся немецкие истребители. Истребители и двухмоторные бомбардировщики союзников своей цели не достигли, но и без того последствия для немцев оказались нерадостными. Только одна группа II/JG1 в тот день лишилась 13 машин: один FW 190А-4 № 147021 был сбит «Тандерболтами», а еще 12 получили боевые повреждения от оборонительного огня стрелков (шесть совершили вынужденные посадки и еще шесть нуждались в ремонте).

Через три дня «янки» атаковали Амьен, аэродромы Ле-Бурже, По, Абвиль. На этот раз наиболее ожесточенный бой вспыхнул в небе Парижа на высотах 6000—7500 м. По свидетельству американских пилотов, немецкие истребители атаковали четырехмоторники сзади подразделениями по 6—8 машин, а после отворота попадали под огонь пулеметов «Тандерболтов». Особенно успешно действовала американская 4-я истребительная группа, которую вел командир подполковник Блакесли. После возвращения он доложил об уничтожении 14 FW 190 и двух Вf 109 ценой гибели лишь одного своего Р-47D. Всего 16 августа эскадра JG2 лишилась десяти пилотов убитыми и четырех ранеными, безвозвратно были утрачены 16 FW 190 и еще пять сильно повреждены. Союзники недосчитались в этот день четырех В-17 (из 180 вылетевших), трех Р-47 и четырех «Спитфайров» (последние выполняли роль штурмовиков).



На следующий день Восьмые ВВС США осуществили бомбардировку центрального района Рейха. Главный удар наносился по одному из центров германской промышленности (здесь изготавливались шарикоподшипники и текстиль) — г. Швейнфурт в Баварии. Однако 17 августа 1943 г., в годовщину первого боевого вылета американских тяжелых бомбардировщиков в Европе, фортуна оказалась на стороне немцев. На перехват бомбардировочных соединений, прикрытых «Тандерболтами», поднялись подразделения из четырех эскадр Люфтваффе, в том числе семь групп «Фокке-Вульфов». В тот день немцы сумели сбить 59 американских бомбардировщиков (с учетом истребителей и разбившихся в Англии бомбардировщиков общие потери союзников составили 68 машин). Более половины из них уничтожили пилоты эскадр JG1 и JG11, сами, правда, потерявшие не менее 14 самолетов и пятерых пилотов ранеными (двое потом скончались в

Мотористы вручную прокручивают винт FW 190F-2. Эта машина из SKG10 была оснащена тропическими фильтрами и несла буквенные коды на бортах фюзеляжа



Штурмовик FW 190F-3 с наружными пылефильтрами и четырьмя бомбами SC 50 на подкрыльевых держателях

Истребители-бомбардировщики FW 190G-3 для увеличения дальности полета несли под крыльями подвесные баки, а под фюзеляжем — 250-килограммовую бомбу



госпиталях). JG26 лишилась двух летчиков; одним из них оказался командир III группы майор В.-Ф. Галланд, атакованный «Тандерболтами».

Несмотря на вполне очевидный успех Люфтваффе в тот день, Геринг вознегодовал, когда ему доложили о воздушных боях с истребителями союзников, произошедшими над Аахеном. Нюанс состоял в том, что схватка произошла уже на обратном пути, когда американская армада возвращалась в Великобританию. «Этого не может быть! — кричал рейхсмаршал А. Галланду. — Я отдаю Вам официальный приказ: американских истребителей не было над Центральной Гер-

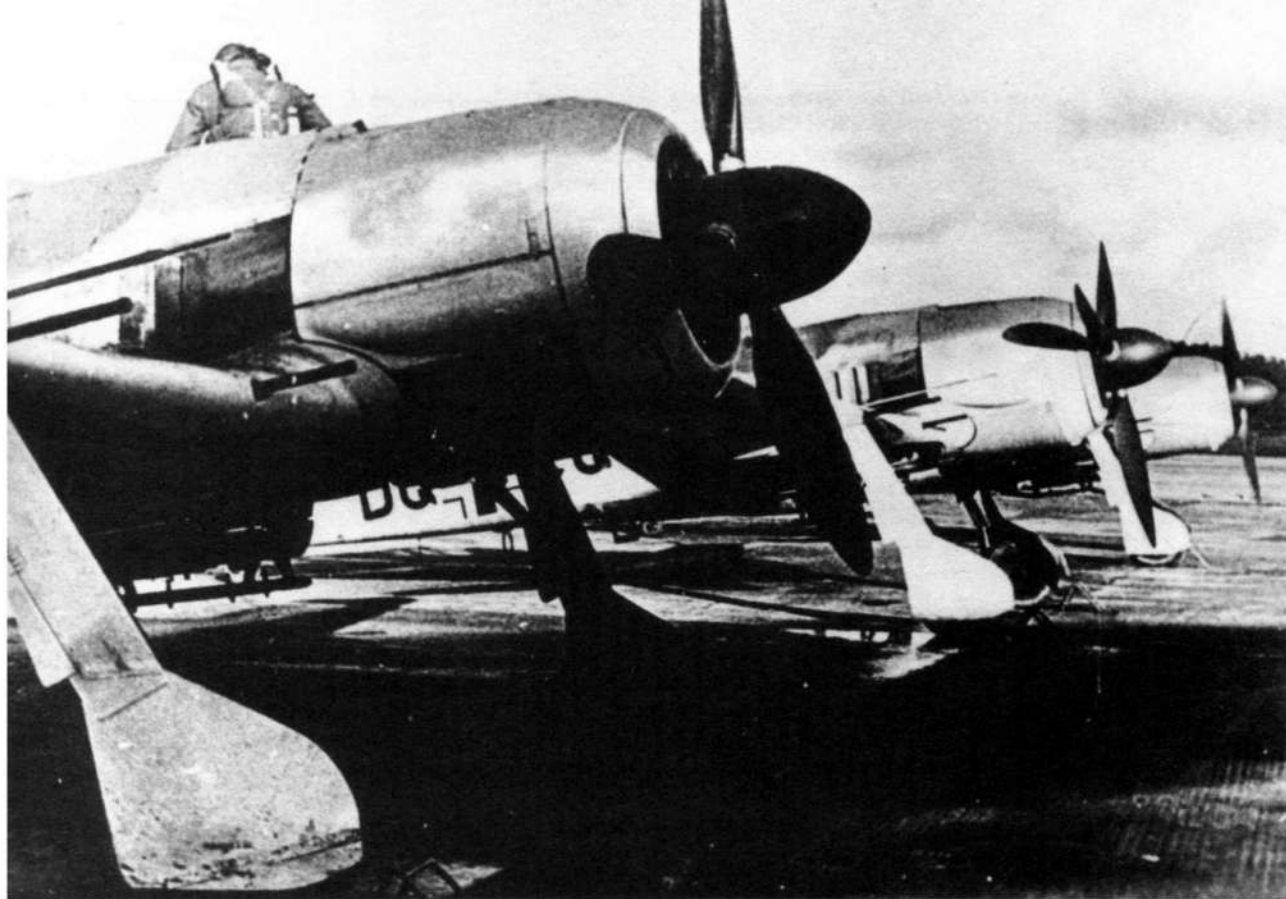
Этот «Спитфайр», поврежденный в бою с «Фокке-Вульфами» и совершивший вынужденную посадку, стал трофеем немцев

манией!» Галланду осталось только развести руками — его брат стал жертвой одного из «несуществующих» вражеских истребителей. У трех сбитых в районе Льежа летчиков «Тандерболтов» из 56-й группы германские офицеры пытались добиться ответа на вопрос: каким образом американские истребители стали забираться вглубь Рейха?

А дело было в том, что американцы стали подвешивать под «Тандерболты» подвесные баки (по 280, а то и по 400 л под каждой консолью), что увеличило их тактический радиус действия до 680 км. Теперь для американских истребителей сопровождения стали доступны не только города на побережье, но и такие немецкие центры, как Гамбург, Ганновер, Франкфурт-на-Майне. Несмотря на серьезные потери, союзникам удалось, начиная с конца лета, добиться увеличения численности бомбардировщиков и боеготовых экипажей в составе Восьмых ВВС США. Если к началу августа объединение располагало 582 «Летающими крепостями» и «Либерейторами», то через месяц — 856, а на 1 октября в нем имелись 763 тяжелые машины. И это при том, что с июля по сентябрь американцы лишились в Европе 348 четырехмоторников и 299 экипажей!

4 октября 1943 г. Восьмые ВВС США осуществили массированный налет на Франкфурт-на-Майне. Доктор Геббельс и германские гауляйтеры в один голос заговорили о «бесчеловечном терроре» по отношению к





населению немецких городов, к которому прибегли американцы и англичане... Геринг, как обычно, искал виновных среди своих подчиненных и отдал приказ следующего содержания:

«1. Не существует погодных условий настолько плохих, чтобы истребительные части не могли подняться в воздух.

2. Любого летчик-истребитель, который приземлится после боя на неповрежденной машине, не сбив ни одного врага, будет отдан под военно-полевой суд.

3. В случае если на самолете-истребителе кончились патроны или отказало оружие, пилот должен таранить вражеский бомбардировщик».

В разговоре с Э. Мильхом рейхсмаршал заявил: «Мне просто нужно, чтобы они сбивали за один раз 80 бомбардировщиков, а не 20... Тогда я сниму перед ними свою шляпу...» Но невозможность реализации этой мечты «волюнтариста» Геринга становилась все более очевидной: к концу 1943 г. на территории Великобритании помимо бомбардировщиков базировались уже девять групп Р-47 «Тандерболт» и две группы Р-38 «Лайтнинг», способные во многих рейдах сопровождать бомбардировщики на полный радиус действия.

4 октября 1943 г. командир эскадры JG1 подполковник Г. Филип написал письмо своему приятелю по Восточному фронту, в котором он обрисовал атмосферу, царившую в немецких истребительных частях на Западе: «С одной стороны, мы живем очень комфортно — много девушек, широчайший выбор всего, что только душе угодно. С другой стороны, условия ведения боевых действий в воздухе очень тяжелые. Тяжелые не потому, что враг столь многочислен и «Боинги» так хорошо вооружены, но потому, что слишком уж скоротечен переход от комфорта глубокого кресла и беззаботной атмосферы зеленого луга к адскому кошмару..»

Сражаться против 20 русских, пытающихся тебя сбить, или даже против 20 «Спитфайров» — это возбуждает и может быть даже забавно. Но, когда выходишь в лобовую атаку на 40 «крепостей», каждый раз вся твоя прошлая жизнь вихрем проносится перед глазами. И когда осознаешь, насколько трудно это для тебя лично, становится непросто посылать в бой других пилотов эскадры, особенно молодых и зеленых».

Четыре дня спустя Г. Филип сбил первый в своей жизни тяжелый бомбардировщик, но и сам погиб в бою с вездесущими «Тандерболтами». Как следует из документов,

Новое крыло FW 190A-6 позволило смонтировать во внешней части пушку MG151 того же калибра, что и MF/FF, но более скорострельную и придававшую снаряду большую начальную скорость



«Разрушитель строя» — истребитель с двумя подкрыльевыми установками для запуска неуправляемых реактивных снарядов Wfr.Gr. 21

командирский FW 190A-6 № 530407 и FW 190A-6 № 530733 его ведомого фельдфебеля Г. Райнхарда разбились неподалеку от Бремена (в этот день 1-я и 11-я эскадры недосчитались 11 летчиков, включая девятирких пилотов «сто девяностых»). За шесть месяцев командования JG1 Филип, одержавший, если верить немецким документам, 203 победы во время ранних кампаний на Западе и на Восточном фронте, добавил к ним только три. Сбил германского эксперта лейтенант Р.С. Джонсон из 56-й истребительной группы — впоследствии один из наиболее удачливых американских асов в Европе, проведший 28 результативных боев.

14 октября 1944 г. состоялся очередной «клинч» Восьмых ВВС США в составе 300 бомбардировщиков и 196 сопровождающих «Тандерболтов» с подразделениями из 34 истребительных групп Люфтваффе, включая ночные эскадрильи. Безвозвратные потери американцев снова оказались очень высокими и составили 60 В-17 (20% участвовавших в рейде) и один Р-47. Пилоты JG1 доложили о восьми бомбардировщиках врага, «отделенных» от строя, и семи уничтоженных без потерь со своей стороны. Летчики JG26 претендовали на семь сбитых В-17 и один Р-47 ценой гибели одного пилота и одного самолета.

Когда возбуждение от прошедшего напряженного боя спало и в штабах стали составлять отчеты, то выяснилось, что немец-

кие потери вполне соизмеримы с американскими. Были сбиты 31 истребитель (включая два FW 190), подлежали списанию после вынужденных посадок еще 12 машин (в том числе один FW 190), а незначительно пострадали 28 истребителей (четыре FW 190) — их удалось через день—два вернуть в строй.

Гораздо более неприятной, чем потеря самолетов, стала утрата опытных, закаленных в боях летчиков. Среди тех пилотов FW 190, к кому фортуна оказалась неблагоприятной осенью 1943 г., отметим погибших 4 октября над Северным морем командира 1/JG11 майора Э. Клаузена (одержал 132 победы) и обер-лейтенанта Г. Зайвальда (5 побед), возглавлявшего 1-й отряд (оба летали на FW 190 модификации А-5/U12 с усиленным вооружением № 157366 и 410239). 24 октября погиб на FW 190А-6 № 550440 в бою со «Спитфайрами» командир 4/JG26 капитан К. Эберсбергер (30 побед), а 25 ноября командир 11/JG26 майор Й. Зайферт (57 побед) на А-6 № 470006 столкнулся с «Лайтнингом».

Чтобы хоть как-то компенсировать потери с сентября 1943 г. в штат каждой из групп JG2 и JG26 ввели четвертые отряды, и с этого момента «на бумаге» боевая мощь групп «Фокке-Вульфов» стала выглядеть очень солидно — 68 машин и пилотов, но реально в них имелось немногим более половины от указанного числа истребителей. Взамен погибших и ушедших на другие посты в

Люфтваффе командиров с Восточного и Средиземноморского театров войны на Западный фронт были переведены некоторые выдающиеся асы. Среди тех, кто летал на истребителях К. Танка, укажем майора Г. Графа, возглавившего JG1 после гибели подполковника Г. Филипа. Обязанный своими успехами и многочисленными наградами машинам В. Мессершмитта, Граф примерно месяц летал на FW 190А-6, но, вступив 11 октября в должность командира JG11, вновь пересел на Bf 109G.

Командиры истребительных эскадр Западного фронта (В. Эзау, Й. Приллер, Э. Майер и др.) искали новые тактические приемы борьбы с нарастающей опасностью, а Г. Геринг видел причину неудачи в недостаточной смелости большинства летчиков Люфтваффе. До поры до времени его призывы к осуществлению таранов и атак с минимально возможными дистанциями не вызвали отклика в сердцах немецких пилотов. Но ситуация в воздухе настолько быстро менялась не в пользу Люфтваффе, что нашлись люди, готовые пойти на отчаянный риск ради нанесения максимального ущерба врагу. В отличие от Японии, в Германии самоубийство никогда не считалось достойным подражания; немецкие командиры всегда учили подчиненных воевать с минимальными потерями и максимальным уроном для противника. Однако многие считали опасность приближения на одну—две сотни метров к армаде американских бомбардировщиков, ошестившихся десятками крупнокалиберных пулеметов, чрезмерно большой. А без этого не было шансов сбить хотя бы один четырехмоторник.

Концепция штурмового отряда (Sturmstaffel), сформулированная обер-лейтенантом Г.-Г. фон Корнацки, заключалась в следующем: подобно пехотным штурмовым подразделениям он должен сблизиться с противником на минимально возможное расстояние (для чего самолеты следует хорошо забронировать и сильно вооружить — ведь их, скорее всего, хватит только на одну атаку) и настойчиво вести огонь, пока цель не будет уничтожена. Только в том случае, если истребитель получит повреждения, исключающие возможность продолжения воздушного боя, пилот мог прибегнуть к тарану, а затем воспользоваться парашютом.

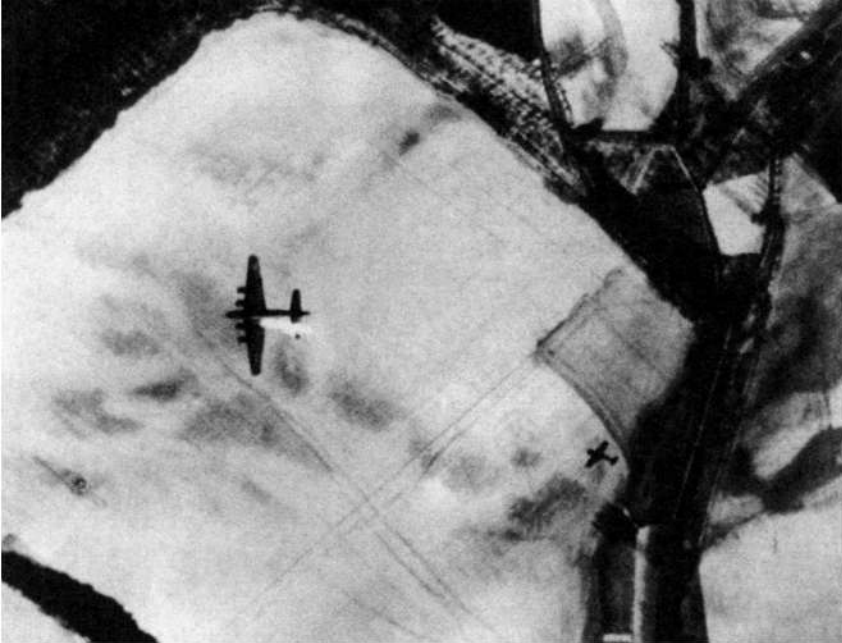
Боевое построение штурмового отряда, как правило, представляло собой клин, позволявший на первом этапе сближения сосредоточить огонь на одном или двух ближайших бомбардировщиках врага. В начале января 1944 г. Sturmstaffel 1 в составе 18 ма-

шин сформировали на авиабазе Дортмунд и придали его группе I/JG1. Все пилоты отряда были добровольцами (в дальнейшем в такие отряды стали направлять, кроме того, немецких летчиков-штрафников). Для облегчения сбора истребителей отряда после выполнения атаки ему присваивался особый опознавательный знак — бело-черно-белая полоса, опоясывающую хвостовую часть фюзеляжа (истребители JG1 несли красную полосу, а самолеты JG11 — желтую).

Плохие погодные условия негативно сказались на точности бомбометания 11 января 1944 г., когда американцы нанесли удар по авиазаводу «Аго» в Ошерслебене. В воздушном бою немцы сбили 60 В-17 (из 238 вылетевших), один из них уничтожил обер-лейтенант О. Зенарт из Sturmstaffel 1. Однако Люфтваффе в тот день встретили отпор не только стрелков тяжелых машин, но множества истребителей сопровождения, среди которых имелись двухмоторные Р-38 «Лайтнинг» и новейшие Р-51В «Мустанг». Обладавшие высокой скоростью и маневренностью, хорошей огневой мощью и огромной дальностью полета на внутренних баках, «Мустанги» впервые появились в небе над Европой примерно за месяц до этого дня и

Один из знаменитых немецких асов, командир III/JG2 капитан Г. Хан. В качестве развлечения он держал в группе молодого медведя, с которым неоднократно боролся и укладывал на лопатки





**«Фокке-вульф» атакует,
левый внутренний мотор
«Летающей крепости»
горит...**

стали грозными противниками «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов». Около 50 P-51B сопровождали бомбардировщики на всем пути следования до цели со своих баз в Великобритании.

Результаты воздушных боев свидетельствовали, что период, когда «сто девяностые» безусловно превосходили истребители сопровождения союзников, закончился. На высоте 8000—9000 м, где теперь часто происходили схватки, более легкий FW 190 уступал P-51B в скорости, по крайней мере, на 50—70 км/ч, не имел преимуществ в маневренности и характеристиках пикирования. Это позволяет отчасти объяснить следующие цифры: при отражении налета 11 января германские истребители лишились 53 машин, 38 летчиков погибшими и 22 ранеными.

А 30 января потери оказались еще большими: 49 немецких летчиков погибли, 18 получили ранения, 58 истребителей подлежали списанию и 34 отправлялись в ремонт. В предпоследний день января унтер-офицер В. Максимова уничтожил B-24, а его товарищи по подразделению — по одному B-24 и B-17 (общие потери американцев составили 24 тяжелых самолета). Выявилось, что специальные машины «штурмового» отряда с усиленной спереди, снизу и сбоку броней и оттого весившие на четверть больше «нормального» FW 190A-8 сильно уязвимы от огня истребителей сопровождения и сами нуждаются в прикрытии во время относительно длительного сближения с противником с задней полусферы.

На первом этапе реализации идеи «штурм-штаффеля» его летчикам рекомен-

довалось попросту игнорировать угрозы со стороны истребителей сопровождения. Но даже самые большие оптимисты понимали, что однажды удача от них отвернется. Поэтому с учетом ограниченной (до определенного момента) дальности полета «Тандерболтов» и «Лайтнингов», район нападения штурмового отряда старались подбирать так, чтобы истребители союзников уже не могли помешать атаке. К несчастью для немцев радиус действия американского «Мустанга» превысил 950 км, истребители этого типа следовали рядом с бомбардировщиками практически постоянно. Тогда тактику применения «штурм-штаффеля» модернизировали — он выходил в атаку лишь после того, как истребители сопровождения сковывались боем группами «Мессершмиттов».

Февраль 1944 г. ознаменовался двумя важными событиями — развертыванием в составе Люфтваффе воздушного флота «Рейх», которому поручалось координировать действия всех оборонявших небо Германии сил, и началом серии массированных воздушных налетов союзников на заводы немецкой авиационной промышленности, получивших название «Большая неделя». Согласно отчетам американских штабов, в этом месяце Восьмые ВВС США потеряли 3,5% всех четырехмоторных бомбардировщиков, 3,1% получили повреждения в воздушных боях, а еще 26,8% всех машин возвращались с пробоинами от зенитных снарядов. Немцы же безвозвратно лишились за месяц примерно трети своих истребительных сил, а в марте потери оказались беспрецедентно большими — 56,4%. Среди погибших летчиков был командир эскадры JG2 подполковник Э. Майер, имевший на счету 353 боевых вылета и 102 победы (примерно половина — на «Фокке-Вульфах», включая 25 уничтоженных четырехмоторных американских бомбовозов).

Многие командиры Люфтваффе понимали, что соотношение потерь союзных и немецких самолетов в воздушных боях на уровне 1:1 явно не в пользу последних, особенно учитывая заметный спад выпуска германских истребителей в конце 1943 г. (в ноябре, например, заводы построили всего 114 FW 190A). Согласно докладу полковника А. Галланда министерству авиации, с января по апрель 1944 г. включительно потери Люфтваффе превысили 1000 летчиков-истребителей. «В это число входят наши лучшие командиры отрядов, групп и эскадр. Каждое массированное вторжение врага стоит нам примерно 50 экипажей. Не за горами



«Крепости» не были легкой добычей для германских истребителей: нередко «Фокке-Вульфам» самим приходилось совершать вынужденные посадки «на живот»

время, когда наступит окончательная катастрофа!» — предостерегал генерал-инспектор.

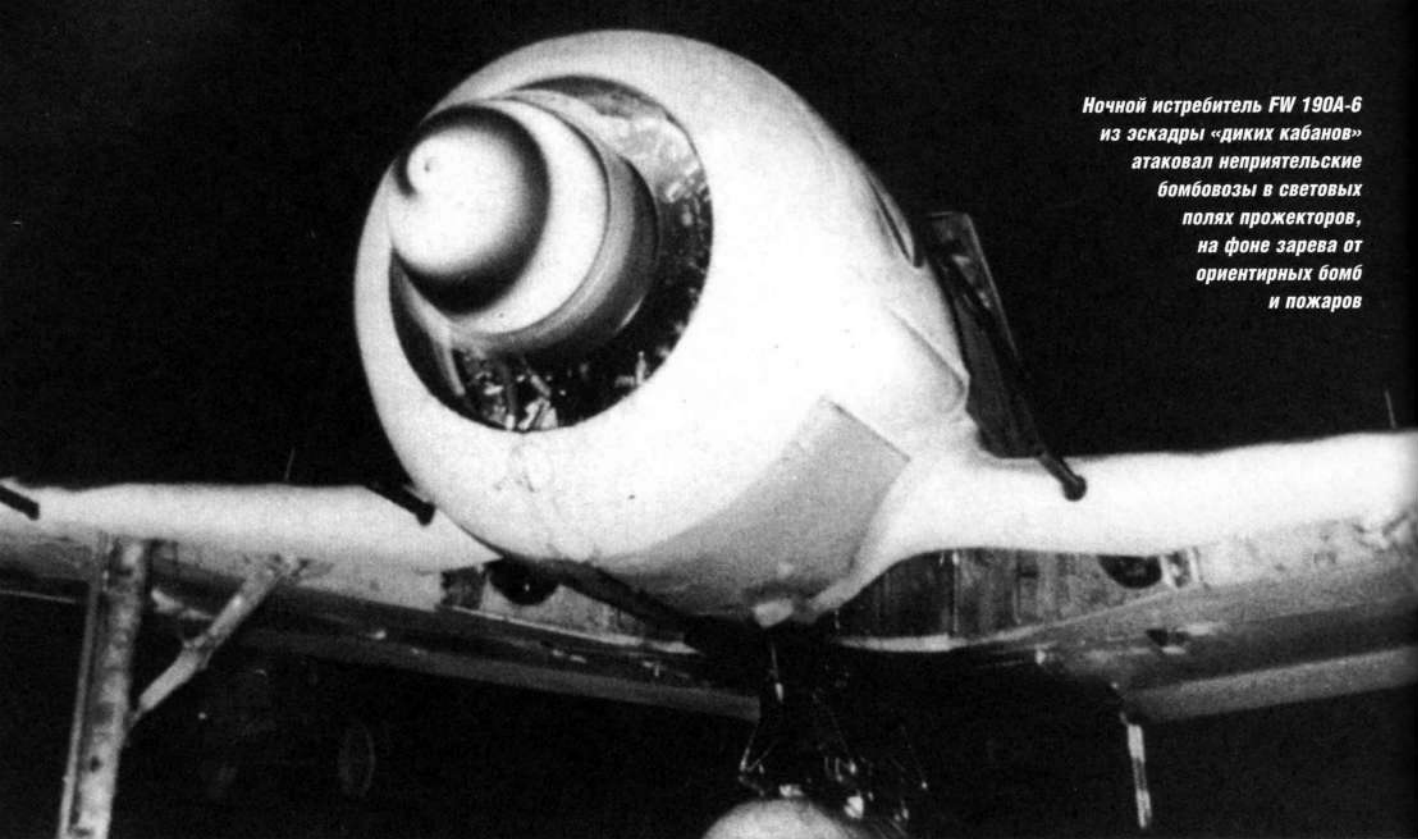
Все свидетельствовало о жестоком кризисе, в который все глубже погружалась система ПВО Рейха. Стремительно ухудшался качественный состав летчиков истребительных эскадр. Командованию Люфтваффе вновь пришлось пойти на «обирание» соединений, сражавшихся на Востоке

и Юге, в пользу тех, кто прикрывал Германию с запада. Только таким способом в конце весны 1944 г. удалось укомплектовать штатные четвертые истребительные отряды в JG2 и JG26, «на бумаге» развернутые еще осенью 1943 г. О численности и подчиненности частей Воздушного флота «Рейх», оснащенных «сто девяностыми», дает представление таблица:

Дневные истребители ВФ «Рейх» на FW 190 на 10 мая 1944 г.

Часть	Командир	Всего истребителей	Исправных	Базирование	Подчиненность
I/JG1	Капитан Г. Элсер	38	28	Липпшпринге	1-я иад
II/JG1	Майор Х. Бэр	38	24	Штёрмеде	1-я иад
St./JG11	Майор Г. Илефельд	4	3	Олденбург	2-я иад
I/JG11	Обер-лейтенант Г.-Г. Кёниг	40	28	Ротенбург	2-я иад
III/JG11	Майор А. Хакль	40	25	Ольденбург	2-я иад
10/JG11*	Капитан Э. Фибан	10	4	Аальборг	Истребительное командование «Дания»
III/JG54	Майор Р. Шроер	45	37	Ландау	7-я иад
Ein./JG104*	?	3	2	Херцогенаурх	7-я иад
Ein./JG106*	?	2	1	Бад Фослау	3-я иад
St./JG300	Подполковник К. Кеттнер	2	2	Деелен	3-я иад
II/JG300	Капитан К. Петерс	26	24	Дотмунд	3-я иад
III/JG302*	?	3	2	Фёлкенроде	1-я иад
Всего FW 190		251	180		
Итого дневных истребителей		785	557		

Примечания. Кроме того, по одному исправному FW 190 имелось в ночных штабных звеньях 1-й и 3-й истребительных дивизий
* В подразделении имелись также Bf 109



Ночной истребитель FW 190А-6 из эскадры «диких кабанов» атаковал неприятельские бомбовозы в световых полях прожекторов, на фоне зарева от ориентирных бомб и пожаров

Грозный противник «Фокке-Вульфа» на больших высотах — американский истребитель P-47D «Тандерболт», мотор которого снабжался турбокомпрессором

Над всей Нормандией безоблачное небо

К моменту высадки сухопутных соединений союзников на побережье Нормандии сосредоточенная на Западе группировка истребителей FW 190 уменьшилась до четырех групп (I и III/JG2, I и II/JG26) и насчитывала 118 машин, в том числе всего 83 исправные. Они были рассредоточены почти по всему побережью Франции и не смогли быстро всту-

пить в бой. Впрочем, даже если бы все они поднялись в воздух немедленно, это вряд ли что-либо изменило. В тот день на 172 боевых вылета германских истребителей в районе высадки союзники ответили 14 тыс. вылетами! У военных это называется «подавляющим превосходством»; в подобных условиях наступающая сторона может делать с противником все, что ей заблагорассудится. Союзники высадили в Нормандии более 130 тыс. солдат и офицеров.

Но немцы не собирались сдаваться и в следующие 36 ч после начала операции «Оверлорд» перебросили во Францию около 200 FW 190 и Vf 109, серьезно ослабив систему ПВО Рейха, в составе которой осталось всего шесть истребительных групп. До конца июня для усиления Западного фронта планировалось ввести в дело более 1000 истребителей, однако наземные части обеспечения, передвигавшиеся автомобильным и железнодорожным транспортом и сильно пострадавшие от ударов авиации союзников, отстали. Следует отметить, что еще до начала вторжения английские и американские истребители-бомбардировщики уничтожили или серьезно повредили практически все железнодорожные и шоссейные мосты на глубину в пару сотен километров от побережья, а бомбардировщики разнесли буквально в щепки важнейшие объекты



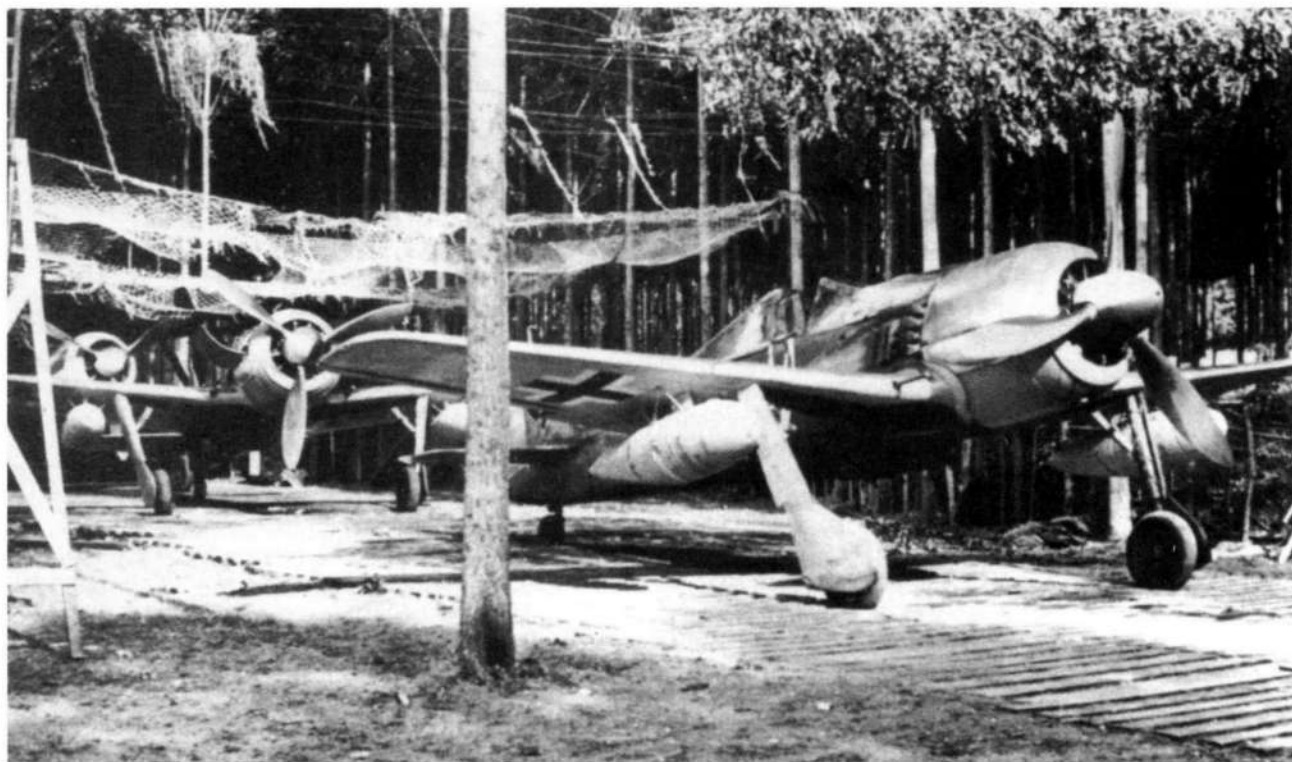
коммуникаций — железнодорожные узлы, паровозные депо, склады горючего и т.п. После высадки в Нормандии удары с воздуха стали еще более чувствительными. Весь германский план отражения десантной операции был фактически сорван авиацией союзников.

В ходе воздушных боев, большинство которых теперь велось на малых и средних высотах, выяснилось, что «Фокке-Вульфы» лишились преимуществ в летных характеристиках перед истребителями союзников. Так, новинка фирмы «Хаукер» — истребитель «Темпест» превосходил оппонента в огневой мощи и скорости на малых высотах на 25—30 км/ч, не уступая в маневренности. А наиболее распространенный британский истребитель «Спитфайр» в модификации LF IXE (с укороченными законцовками крыла), имея примерно равные максимальные скорости, вертикальную маневренность, угловую скорость крена, обладал бесспорным преимуществом в максимальной скороподъемности и при выполнении виражей. Емкость баков у одномоторного истребителя P-51B «Мустанг» (с учетом подвесных) превысила 1200 л, благодаря чему он имел умопомрачительную дальность полета, а граница высотности его мотора «Паккард» V-1650-7 с учетом скоростного напора проходила на высоте 9000 м, где самолет разви-

вал максимальную скорость 705 км/ч. Именно такими машинами была вооружена 354-я истребительная группа — самая успешная авиационная часть (аналог германской группы по боевому составу) ВВС США. До конца войны ее пилоты уничтожили 700 самолетов противника.

К 10 июня 1944 г. единственная группа штурмовиков (ее машины не оборудовались подкрыльевыми бомбодержателями) Западного фронта — III/SG4 майора Г. Вейерта потеряла примерно три четверти имевшихся «Фокке-Вульфов». Немецкому командованию пришлось привлечь к нанесению бомбоштурмовых ударов около 150 самолетов-истребителей, но их летчики не обладали каким-либо опытом подобных действий и также понесли чувствительные потери. Вскоре выяснилось, что подобная игра не стоит свеч, и Генеральный штаб Люфтваффе приказал прекратить применять истребители в качестве штурмовиков. Увы! К концу июня 230 пилотов-истребителей погибли, 88 получили ранения, 551 самолет был сбит в воздушном бою, 290 повреждены и еще 65 сожжены на аэродромах. Потери союзников от воздействия немецких истребителей (по заявкам немцев) составили 526 машин, в том числе 203 «Тандерболта». О высочайшем напряжении боев свидетельствует факт гибели с интервалом в две недели двух ко-

Эти истребители-бомбардировщики FW 190G-3N предназначены для действий ночью и оснащены дополнительными пламегасителями





мандиров III/JG2: 8 июня был сбит майор Г. Хуппертц (одержавший 68 побед), а 23 июня — сменивший его майор Й. Вурмеллер (102 победы).

Из имевшихся к концу июня 1944 г. на всех фронтах 1375 одноместных истребителей, 425 действовали на Западе, а 370 защищали небо Рейха. В обеих группировках было из строя немало опытейших асов, на протяжении многих лет сражавшихся против истребителей союзников в составе «прибрежных» эскадр. Шансы летчиков четырех групп «Фокке-Вульф» из JG1 и JG11, срочно переброшенных во Францию и ранее практиковавшихся преимущественно в борьбе с бомбардировщиками на больших высотах, априори не могли считаться хорошими. Действительно, до конца августа, когда эти группы вернули обратно в Германию, они лишились 155 летчиков погибшими, 29 попавшими в плен и 330—340 машин (имея к середине июня примерно 150 FW 190A). Впрочем, спустя короткое время обе «западные» эскадры также отступили на территорию Рейха, при этом JG2 стала базироваться на аэродромах в окрестностях Франкфурта-на-Майне, а JG26 — прикрывать Рурский промышленный район.

В борьбу с Восьмыми ВВС США, возобновившими бомбардировку объектов на территории Германии и летом 1944 г. сосредоточившими свое внимание на элементах топливно-энергетического комплекса,

вступила IV/JG3, которую избрали для продолжения эксперимента с «таранной» или «штурмовой» тактикой. В конце мая 1944 г. часть укомплектовали истребителями FW 190A-8/R8 «Штурмбок» с пушками МК 108 во внешней части крыла и усиленным бронированием. Затем все 68 пилотов группы дали особую клятву, повторяя слова за своим командиром:

«Мы клянемся сражаться, обороняя Рейх, в соответствии с принципами и правилами штурм-групп... Мы обязуемся в каждом вылете, в ходе которого произошел контакт с четырехмоторными бомбардировщиками, атаковать с кратчайшей дистанции и — если врага не удастся сбить огнем из бортового оружия — уничтожим его тараном...»

В ходе массированного налета американские бомбардировщики следовали колонной, длина которой порой достигала 150 км, поэтому истребители сопровождения не могли обеспечить равномерное прикрытие всех участков. План немцев заключался в том, что специальное соединение в составе «штурм-группы» и двух групп прикрытия должно было внезапно атаковать середину колонны неприятельских бомбардировщиков. Впервые «штурм-группа» вступила в бой 7 июля 1944 г. В этот день 939 самолетов типа «Летающая крепость» и «Либерейтор» из Восьмых ВВС США, сопровождаемые 650 истребителями, совершили налет на цели в районе Лейпцига.



Командир JG300 майор В. Даль во главе смешанного соединения, включавшего группу IV(Sturm)/JG3, две группы истребителей Bf109G и отдельные подразделения, — всего около 90 самолетов, атаковал «Либерейторы», принадлежавшие американской 492-й бомбардировочной группе. «Штурм-группа» разделилась на три отряда, каждый из которых действовал самостоятельно. Лейтенант В. Хагенах, доброволец одного из отрядов, так описывал эту атаку:

«Наш штурмовой отряд занял позицию примерно в 1000 м позади «своей» эскадрильи бомбардировщиков. Командир отряда приказал перестроиться во фронт, после чего мы, по-прежнему плотной группой, бросились в атаку на бомбардировщики. В то время наша тактика была подчинена обеспечению наиболее выгодных условий для ведения огня из крыльевых 30-мм пушек. Несмотря на то что их фугасные снаряды оказывали сокрушительное действие на самолеты противника, малая начальная скорость не обеспечивала высокой точности на больших расстояниях. Поскольку боекомплект пушек был невелик — всего 55 снарядов на ствол, его хватало лишь на пятисекундную очередь, и мы не могли разбрасываться боеприпасами, открывая огонь с больших расстояний. Главная задача — начать стрелять, только находясь в непосредственной близости от бомбардировщиков. Мы должны были атаковать подобно воинам Фридриха Ве-

ликого и нажимать на боевую кнопку, лишь увидев «белки глаз своих врагов». В ходе сближения каждый из нас выбрал себе бомбардировщик...

Получив строгий приказ не открывать огонь до тех пор, пока наш ведущий не даст команду, мы могли лишь стиснуть зубы и выжимать из моторов все, что можно. Как оказалось, дополнительная броня сделала свое дело: удивительно мало наших самолетов было сбито стрелками бомбардировщиков. Подобно средневековым рыцарям, мы чувствовали себя хорошо защищенными. Отряд потерял лишь один или два FW 190 в ходе сближения, но остальные продолжали атаку. Мы подобрались к самолетам противника примерно на 100 м, прежде чем нажали на гашетки. С такого расстояния трудно промахнуться, и, по мере того как 30-мм снаряды взрывались, мы могли наблюдать разламывающиеся на части американские бомбардировщики.

Примерно за минуту все 11 B-24 из нижней эскадрильи вспыхнули и пошли к земле. Немцы считали уничтоженными 72 бомбардировщика и 12 истребителей сопровождения. По данным союзников, в тот день одна только 2-я авиадивизия Восьмых ВВС США потеряла над Ошерслебеном 28 «Либерейторов», большинство из них было уничтожено огнем истребителей «штурм-группы». В. Хагенах тоже сбил один B-24, ставший для него двенадцатой жертвой.

**Замаскированные
в лесу истребители-
бомбардировщики
FW 190G-3**

В ходе боя IV(Sturm)/JG3 лишилась девяти истребителей, еще три получили серьезные повреждения.

Буквально через несколько дней, 12 июля, командир Sturmstaffel I и автор «штурмовой» идеи обер-лейтенант Г.-Г. фон Корнацки получил приказ сформировать на основе своего подразделения группу II/JG4. В том же месяце II/JG300, прежде практиковавшую тактику «дикого кабана», пополнили самолетами FW 190A-8/R8 и преобразовали в «штурм-группу». Бывшая эскадра ZG26 сменила название на JG6 после того, как ее летчики приступили к переучиванию с двухмоторных Me 410 на истребители FW 190. С сентября II/JG301, сдав «Мессершмитты», начала получать «Фокке-Вульфы» модификации A-8/R11 и A-9/R11 — группу именовали «дневной и всепогодной», а ближе к концу года пополнили FW 190A-8/R6 для разбивания строя вражеских бомбардировщиков. И, наконец, командованию Люфтваффе пришлось в очередной раз «обратить» соединения Восточного фронта — в то же время для обороны Рейха была отозвана IV/JG54.

Этой группе пришлось вести бой и на Восточном и на Западном фронтах. В июне,

вскоре после перевооружения на FW 190A-8, часть перебросили в Белоруссию, затем Польшу и Литву, чтобы сдержать продвижение Красной Армии. Действия протекали относительно успешно (хотя часть за короткое время потеряла трех командиров отрядов из четырех), большинство боев с подразделениями советских истребителей и штурмовиков немецкие летчики проводили, имея численное преимущество. Ситуация резко изменилась в середине сентября после возвращения на Запад: пилотам IV/JG54 пришлось сражаться с группами из 40—60 «Тандерболтов» и «Спитфайров». К тому же, части майора В. Шпёте остро не доставало хорошо подготовленных летчиков и командиров. Уже первые бои стоили тяжелых потерь. Так, 21 сентября четыре молодых пилота погибли, один пропал без вести, а трое получили ранение (один из них скончался в госпитале). Половина из 54 «Фокке-Вульфов» была потеряна до конца сентября, а сами летчики «Зеленого сердца» претендовали всего на 10 побед.

В ходе налета 2 ноября 1944 г. американские самолеты подвергли атаке не только города Германии, но и аэродромы истребителей — не менее 25 Bf 109G превратились в

«Фокке-Вульф» со снятыми щитками основных стоек шасси. Так поступали в период распутицы, когда грязь набивалась между щитками и колесами, угрожая аварией при посадке





*Трофейный FW 190A-6
на испытаниях в США*

обломки. Также не в пользу немцев завершилось большинство боев «Мустангов» с «Мессершмиттами». Союзники заявили об уничтожении 134 немецких машин, а немцы признали гибель на земле и в воздухе 98 истребителей, в том числе 24 «Фокке-Вульфов» из «штурм-групп». В тот день IV/JG3 и II/JG4 сыграли главную роль в борьбе с четырехмоторными бомбардировщиками.

В общей сложности 61 истребитель (преимущественно FW 190A-8/R2 и сильно бронированные A-8/R8) прорвался к «крепостям»; 21 В-17 из 30 упавших был сбит летчиками из IV/JG3. Германские штабные офицеры засчитали 44-ю победу капитану В. Морицу, 32-ю — фельдфебелю К. Неуману и 27-ю — обер-лейтенанту В. Герту, погибшему при столкновении с В-17. Последний, кавалер «Рыцарского Креста», командующий отрядом 14(Sturm)/JG3, вторично совершил преднамеренный таран самолета противника. За долгие годы войны он сам 11 раз был сбит, однако продолжал летать. На счету braveго офицера числились 22 тяжелых бомбардировщика и 5 истребителей союзников.

В ходе осенних боев немцы изменили тактику. «Тяжелая» группа следовала последней в боевом порядке эскадры, ее отряды образовывали «клин самолетов», а по мере сближения с бомбардировщиками перестра-

ивались практически во фронт, чтобы облегчить выбор цели для каждого летчика-истребителя. Сближение, как правило, происходило с задней полусферы, поэтому многие летчики предпочитали первым делом вывести из строя хвостового стрелка тяжелого бомбардировщика, представлявшего наибольшую угрозу. Огонь открывали с дистанции 500—400 м; разделившись с кормовым стрелком, они переносили точку прицеливания на моторы одной из плоскостей. Четыре пушки, грамотно наведенные, за пару секунд делали свое дело: двигатели «четыrehмоторника» выходили из строя, вспыхивали, а иногда и взрывались. Через какое-то время огонь перебрасывался на топливные баки, и все было кончено. Если повреждения получал только один мотор, самолет противника все равно оказывался практически обреченным: он терял скорость, выпадал из общего строя и становился легкой добычей для «добывальщиков».

Подобная тактика приносила свои плоды. Так, только в одном бою 26 ноября 1944 г. JG301 сумела уничтожить 21 «Либерейтор». Однако и потери обороняющихся оказались опустошительными — из приблизительно 120 участвовавших в бою истребителей FW 190A почти каждый третий был сбит или серьезно поврежден; погибли 26

**На переднем плане —
обер-фельдфебель Глунц,
сбивший 71 самолет
союзников, в том числе
24 четырехмоторных
бомбардировщика**



пилотов. Характерно, что 80% общей убыли пришлось на группы, которые вели бой против истребителей союзников. В отдельные дни немецкие потери оказались поистине опустошительными. Так, 16 декабря 136 (!) немецких летчиков-истребителей не вернулись на свои аэродромы.

В этих условиях командование 301-й эскадры приняло решение организовать своеобразную «ротацию» групп, одна из которых на время становилась «тяжелой» — ответственной за атаку бомбардировщиков, в то время как две другие ввязывались в бой с истребителями сопровождения. Недостатка в новых боевых машинах теперь не было: как указывалось выше, серийное производство FW 190A-8 продолжалось до января 1945 г., а A-9 — до февраля того же года, истребители поступали в значительных количествах. Отметим, что прежнее соотношение между «Мессершмиттами» и «Фокке-Вульфами» поддерживалось. Наряду с «обычными» модификациями A-8 и A-9, на вооружение эскадр поступали и FW 190D-9 с длинными «носами».

Последние в значительных количествах вступили в бой над Рейхом 24 декабря при отражении налета союзников на аэродромы в районе Франкфурта. Против немцев действовали в тот день практически все типы

машин англо-американской авиации, от B-17 и B-26 до «Спитфайров» и «Тайфунов». Летчик 6/JG26 лейтенант А. Глунц в первом боевом вылете на «Доре» уничтожил неподалеку от собственной базы два P-47, а его сослуживец лейтенант З. Бенц при заходе на посадку погиб; его FW 190D-9 № 210188 по ошибке был атакован и сбит «Мессершмиттом» соседней части. Он стал одним из 106 пилотов (59 летали на различных модификациях FW 190), которых выбыли из строя в тот день. Общие потери Люфтваффе только погибшими в небе Германии в последнем месяце 1944 г. превысили 500 летчиков-истребителей.

Недосчиталась нескольких пилотов и штурмовая авиация. В это время против союзников наиболее активно действовала ночная группа на «Фокке-Вульфах» — NSGr20. С аэродрома около Бонна эта часть оказала поддержку наступающим в Арденнах немецким войскам. В авиагруппе имелось пять отрядов (всего 40—45 FW 190F-8 и G-3 с радиовысотомерами, позволяющими выполнять полеты на малых высотах в сложных метеоусловиях), а возглавлял ее майор К. Дальман. Основные потери ночные штурмовики несли от зенитного огня и в результате неудачных ночных посадок — немцы лишились в декабре по всем причинам 13

«Фокке-Вульф». Тем не менее, применение ночных штурмовиков и действия их командиров были признаны успешными. Дальмана и одного из его подчиненных капитана Г. Эбершпехера вскоре наградили, причем командир NSGr20 стал единственным в ночной штурмовой авиации кавалером «Дубовых листьев» к «Рыцарскому Кресту».

Операция «Боденplatte», далее везде

В ходе массированных налетов на аэродромы союзников, предпринятых Люфтваффе ранним утром 1 января 1945 г., расчет делался на внезапность: 33 истребительные и две штурмовые группы (в том числе 16 на «Фокке-Вульфах») должны были атаковать аэродромы противника и уничтожить вражеские самолеты на аэродромах. Однако операция «Боденplatte» (Bodenplatte) не удалась, отчасти из-за сложных метеоусловий, отчасти из-за высокой боеготовности средств радиолокационного обнаружения у союзников, но главным образом из-за того, что она была чистой воды авантюрой, на которую могли пойти лишь отчаявшиеся победить немцы. Многие германские зенитные части не были предупреждены о пролете своих самолетов, и они открыли ураганный огонь на поражение по низко летящим FW 190 и Bf 109. Наиболее тяжелые потери понесла эскадра JG2, лишившаяся за один вылет 37 пилотов убитыми, ранеными и пропавшими без вес-

ти. JG6 пострадала меньше (23 летчика выбыли из строя), но зато недосчиталась командира подполковника Й. Коглера, двух командиров групп и трех командиров отрядов. Погибли еще два командира эскадр: майор Г. Шпехт из JG11 и полковник А. Друшель из SG4, а командир JG1 подполковник Г. Илефельд едва избежал такой же судьбы, будучи сбитым «дружественным» зенитным огнем.

Суммарные потери Люфтваффе в тот день оказались огромными: выбыли из строя 255 летчиков, из которых 63 попали в плен. По докладам немецких пилотов, союзники лишились приблизительно 500 самолетов. Предпринятая в конце января 1945 г. фоторазведка восьми аэродромов позволила обнаружить 279 остовов разрушенных самолетов (из них 40 многомоторных). Однако англо-американское командование сравнительно легко восполнило убыль. Поскольку главным богатством Люфтваффе во все времена, а в 1945 г. в особенности, являлись опытные пилоты, то почти окончательная потеря этого «тонкого слоя» буквально подкосила германские ВВС на последнем этапе войны.

В середине января 1945 г., после начала масштабного советского наступления, большую часть истребительных эскадр, а точнее то, что от них осталось, по приказу Гитлера перебросили на Восточный фронт в тщетной попытке сдержать наступление Красной Армии и воспрепятствовать форсированию

*Осенью 1944 г.
на вооружение ряда
западных истребительных
эскадр стал поступать
FW 190D-9 с мотором
Jumo 213*





Для повышения эффективности действий по бронетехнике штурмовик FW 190F-8/R3 вместо бомб нес мощные пушки МК 103 в подкрыльевых гондолах

Одера — последней крупной водной преграды на пути к Берлину. Периметр Рейха день ото дня сжимался подобно шагреновой коже. Иногда случалось так, что одна и та же истребительная группа сегодня сражалась с советскими штурмовиками или сама штурмовала наступающие советские части, а завтра пыталась перехватить соединение американских тяжелых бомбардировщиков. Время от времени, попав в крайне неблагоприятную для себя ситуацию, очередная немецкая истребительная часть теряла имевшуюся технику, после чего навсегда исчезала из списка боеспособных.

Ветераны Люфтваффе держались дольше других. Так, группа II/JG26, с которой началась фронтовая биография FW 190A, одержала последнюю победу в бою над Берлином 26 апреля 1945 г. В мае она вместе с I группой сдалась англичанам в Шлезвиг-Гольштейне. До заключительных дней войны в воздух поднимались FW 190D из эскадры JG2, так никогда и не восстановившей прежней боевой мощи после операции «Боденплатте». Эскадра JG11 вплоть до 2 мая продолжала вести воздушные бои над Берлином. Любопытно, что один из последних ее пилотов, если верить дневнику боевых действий, погиб в воздушном бою «со «Спитфайрами», P-51 и «Яками» одновременно!»

Бывшие «штурм-группы» IV/JG3 и II/JG4 (обе на FW 190A-8 и A-9) на последнем этапе войны повернулись лицом на восток и вели бои преимущественно с советскими

ВВС, но сдаться предпочли англичанам. Прежний командир JG300 подполковник В. Даль, получивший в начале 1945 г. новое назначение и ставший инспектором дневной истребительной авиации, продолжал летать на боевые задания вместе с экс-«штурм-группой» II/JG300. 24 апреля 1945 г. он сбил «Летающую крепость» и истребитель P-51 в районе Аугсбурга, оставшись с 30 победами над B-17 и B-24 вторым по результативности в Люфтваффе по этому показателю.

Наиболее успешно среди летчиков дневной истребительной авиации вел борьбу с американскими «крепостями» майор Г.-П. Эдер, который летал на «Фокке-Вульф» (все они имели бортовые номера «13») в составе III/JG2, II/JG1 и II/JG26. По официальным немецким данным, этот летчик в 572 боевых вылетах одержал 78 побед, из них 36 над четырехмоторными бомбардировщиками. Подобно Далю, удача не оставляла Эдера — он пережил войну, хотя ему 17 раз приходилось оставлять подбитые самолеты с парашютом.

Отметим, что судьба JG301 несколько отличалась от историй других истребительных эскадр Люфтваффе, поскольку на заключительном этапе боев в Европе ее планировали перевооружить самолетами Ta 152. Чтобы задуманное стало возможным, немцы в последние дни 1944 г. приступили к войсковым испытаниям новинки К. Танка. Как в свое время при внедрении в войска FW 190A, было развернуто специальное подразделение

Erprobungskommando 152 под началом капитана В. Штолля. Один из пилотов спецподразделения впоследствии вспоминал:

«По летно-техническим характеристикам Та 152 безусловно превосходил все более ранние германские истребители. И хотя я никогда не летал на Ме 262, могу утверждать, что Та 152 в то время был лучшим нашим истребителем и в схватке один на один он одержал бы верх над любым истребителем союзников, состоявшим на вооружении. Двигатель мощностью 2500 л.с. обеспечивал Та 152 максимальную скорость порядка 750 км/ч. Трехлопастной винт — каждая лопасть шириной 60 см — придавал Та 152 способность взлетать после 400-метрового разбега. Крыло увеличенного размаха позволяло самолету иметь малый радиус разворота и фантастическую скороподъемность — 15 м/с и потолок 14000 м. По моему мнению, достойного соперника среди истребителей того времени у Та 152 не было».

В марте 1945 г. первым в Люфтваффе боевым подразделением, вооруженным Та 152, стало штабное звено JG301. Ведущим шестерки обычно летал командир эскадры подполковник Ф. Ауфхаммер. За оставшиеся восемь недель войны пилоты штабного звена, сражавшиеся с советскими, английскими и американскими истребителями, заявили о девяти победах (из них пять — на счету

у обер-фельдфебеля Й. Кайла, единственного аса на Та 152); два пилота звена погибли. Еще три победы записали на счет обер-фельдфебеля В. Решке. 24 апреля 1945 г. он сбил в районе Берлина два Як-9, а десятью днями раньше в равном бою — двое надвое, без всякого элемента внезапности — английский «Темпест».

По воспоминаниям летчика, бой начался у земли и проходил на виражах, без использования вертикального маневра. Мало-помалу Та 152 стал заходить в хвост противнику, причем, по мнению Решке, он отнюдь не выжимал из машины всего, что она могла дать. Оказавшись в хвосте у «англичанина», Решке открыл огонь и достиг нескольких попаданий в фюзеляж вражеского истребителя, но затем оружие отказало. Сколько немец не нажимал на кнопку перезарядки, пушки молчали. Выходить из боя было опасно, поскольку английский пилот мог контратаковать, поэтому Решке продолжал «висеть на хвосте» у «Темпеста». Высота была уже около 50 м, когда британский летчик ошибся в пилотировании и, надеясь выскочить из прицела, свалился в штопор...

На заключительном этапе боев, в марте—апреле 1945 г., около двух десятков истребителей Та 152 получила III/JG301. Известно, что один из них (Та 152Н-1 № 150037) был сбит 1 февраля 1945 г., его пилот унтер-офицер Г. Дюрр погиб.

На аэродроме Фленсбург после окончания войны сосредоточили большое число трофейных «фоккеров». Во избежание эксцессов винты с них были демонтированы



ВОСТОЧНЫЙ ФРОНТ. ПОСЛЕ ПЕРЕЛОМА

Наращивая производство

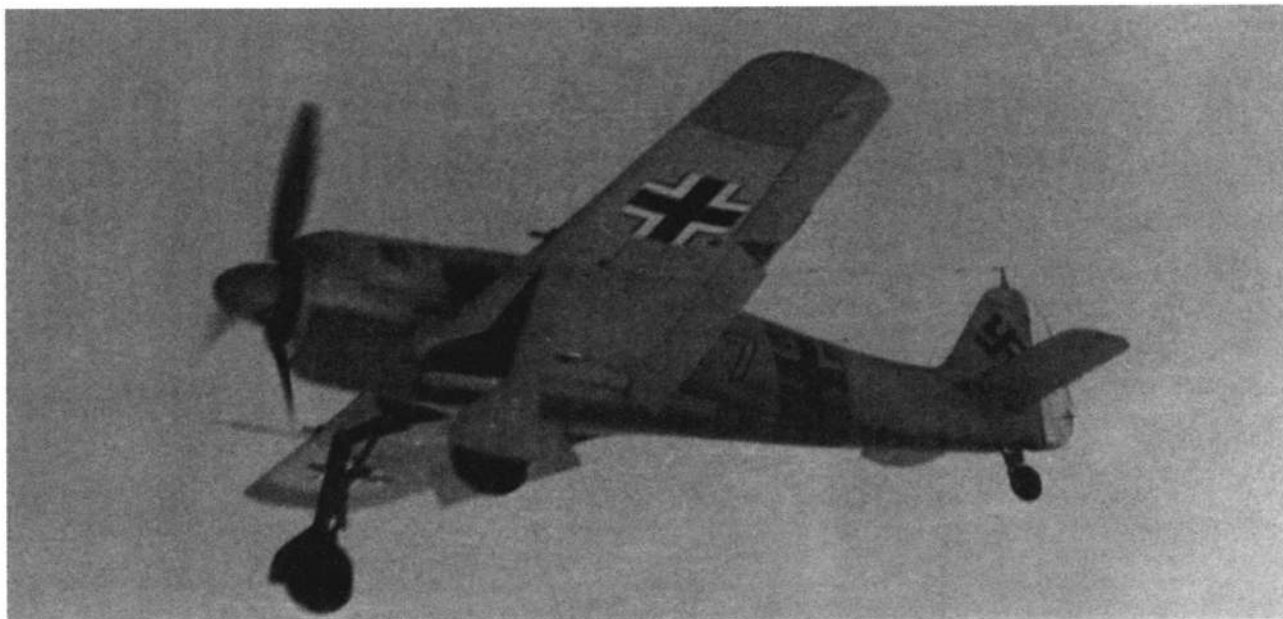
Соотношение сил в ходе воздушной войны после 1942 г. постепенно менялось в пользу противников Германии. Осознавая это, руководство Люфтваффе и авиапромышленности попытались всемерно форсировать выпуск боевой техники. В феврале 1943 г. немцам удалось добиться больших успехов в наращивании выпуска самолетов: впервые был превышен уровень в 2000 машин в месяц, при этом общая масса конструкции составила 11 500 т. В марте положительная динамика сохранилась, заводы выпустили 2166 самолетов, в том числе 483 Fw 109 и 239 Fw 190. Генерал-квартирмейстеру доложили о приемке свыше 1000 одномоторных истребителей (в том числе сотен ранее выпущенных машин, на которых устранили выявленные дефекты). «Это только начало, рост должен продолжаться, — заявил тогда статс-секретарь Люфтваффе генерал-фельдмаршал Э. Мильх. — Назад пути нет. К концу этого года мы должны дойти до 3000 самолетов и 8000 моторов в месяц».

Однако ситуация в самолетостроении оказалась далеко не безоблачной; последовали мощные налеты союзной авиации на крупные промышленные центры Германии, были разрушены и повреждены различные военные объекты и заводы. Грандиозные

воздушные бои в небе над Западной и Центральной Европой показали, что немцы стали серьезно уступать в войне моторов и технологий. Пока новое секретное «оружие возмездия», о котором постоянно твердил доктор Геббельс, еще не вышло за рамки чертежных досок, можно было надеяться лишь на уже доведенные до серийных образцов самолеты — в частности, истребители; их требовалось все больше и больше для защиты территории Рейха, в них остро нуждались и на других фронтах.

В начале весны 1943 г. немецкое руководство пересмотрело планы выпуска одноместных истребителей. Существовавшее до этого соотношение между объемами производства истребителей Fw 109 и Fw 190, составлявшее примерно 2:1, было изменено в пользу продукции фирмы В. Мессершмитта. После доработки мотора DB605A самолет Fw 109G признали более подходящим для действий на разных высотах, особенно выше 7000 м. В результате в июне все авиазаводы построили только 109 истребителей Fw 190A, что означало снижение ранее достигнутых объемов производства, по крайней мере, вдвое. Отчасти такое положение объяснялось также началом массового выпуска «Фокке-Вульфов» в варианте штурмовика на предприятиях «Арадо» и «Аго».

*На посадку в
Красногвардейске заходит
FW 190A-4 из первой
группы JG54*



«Сто девяностый» из I/JG54 в летнем камуфляже



Тяжелые потери германской авиации на полях Курской дуги, о которых рассказывалось ранее, и невозможность их быстрого восполнения привели к необходимости перевооружения ряда частей Восточного фронта «Мессершмиттами», которых в том же июне построили примерно в шесть раз больше, нежели «Фокке-Вульфов»-истребителей. Вскоре после провала операции «Цитадель» группу IV/JG51 без отвода с фронта полностью переоснастили истребителями Bf 109G, а принадлежавшие ей 20 FW 190 передали в группы III/JG51 и II/JG54 (последняя теперь целиком вооружилась истребителями конструкции К. Танка).

Осенью и в начале зимы 1943—1944 гг. погодные условия не благоприятствовали активным действиям авиации на Восточном фронте. Однако интенсивность использования FW 190 (их насчитывалось примерно 170-175 машин с учетом испанского отряда 15/JG51) оказалась заметно выше, чем Bf 109. Объяснить это можно двумя главными причинами: относительной простотой пилотирования «Фокке-Вульфов» для летчиков средней квалификации и возможностью эксплуатации FW 190A (с их широко расставленными длинными основными стойками шасси) с полевых аэродромов, состояние поверхности которых оставляло желать лучшего. Попытки летать с мокрых грунтовых аэродромов на Bf 109, сильно раскачивавшихся на невидимых под слоем воды «рытвинах и ухабах» и порой цеплявших законцовками плоскостей за поверхность земли, приводили к серьезным небоевым потерям.

По воспоминаниям пилотов III/JG51, низкая облачность, дождь, переходящий временами в снег, раскисшие взлетные полосы до предела усложнили боевую работу. Командир группы майор Ф. Лозикайт потребовал от наземного персонала дополнительно уплотнить взлетно-посадочную полосу в Балбасово, более тщательно осматри-

Механики из JG51 колдуют над маслом системой «Фокке-Вульфа»





**«Фокке-Вульф»
из I/JG54 и финский
истребитель «Фиат» G-50
на одном из аэродромов
в Карелии**

вать самолеты, своевременно очищать после приземления от грязи и комьев грунта планеры, крылья и винты. Легче было в Орше, где аэродром имел бетонную полосу. И все же принятые меры помогали мало. Летчики жаловались: истребители вели себя неприлично, неохотно отрывались от земли даже при работе мотора на взлетном режиме, при разбеге их тянуло в сторону. Но «Фокке-Вульфы» продолжали вылетать на задания.

В указанные месяцы соединения советского Западного фронта пять раз переходили в наступление, однако немцы упорно оборонялись, а их немногочисленная авиация усиливала воздействие на войска на поле боя, важнейшие коммуникации и объекты. Немало вылетов истребители FW 190 выполнили с бомбовой нагрузкой. Наряду с решением подобных задач они постоянно вели разведку, в частности, уточняли базирование частей ВВС КА на передовых аэродромах. Неприятелю удалось разгадать замыслы советского командования, прижать наступающих к земле, нанести нам значительный урон в личном составе и технике.

«В конце декабря противник группами по 4–6 FW 190 начал действовать против наших штурмовиков на низких и бреющих высотах, — отмечал разведотдел штаба Западного фронта. — Во всех случаях противник атаки производил смело, огонь открывал с коротких дистанций. Летный состав этих групп хорошо подготовлен в навигационном отношении, в совершенстве владеет материальной частью и имеет достаточный боевой опыт».

Вместе с тем, наряду с донесениями о победах (наиболее успешно сражались лейте-

нант Г. Шак из III/JG51, а также командир штабного отряда капитан Д. фон Айхель-Штрайбер), германские источники сообщают и о неудачах. Так, 23 декабря 1943 г. четверка «Фокке-Вульфов» из St./JG51 (ведущий обер-фельдфебель Ф. Людкеке) перехватила два штурмовика на высоте 50 м и решила заставить их приземлиться на аэродром Балбасово. С этой целью один немецкий летчик вышел вперед, показывая направление полета, сам находясь вне зоны обстрела пушек Ил-2, а оставшиеся три истребителя маневрировали с боков и сзади, не давая советским штурмовикам развернуться. Последние снизились до 10 м и, подходя к немецкому аэродрому, смогли обстрелять взлетающую пару FW 190, после чего неожиданным резким маневром вошли в облачность и скрылись от преследователей.

За два дня до этого на аэродроме в Орше, куда перебазировалась группа I/JG54, случился пожар, в результате которого сгорел со всем содержимым ангар: несколько самолетов, включая два FW 190, спасти не удалось. По результатам расследования немцы сделали вывод, что виной всему была неисправность электропроводки и нарушение техники безопасности, а по советским данным ангар подожгли партизаны-подпольщики.

В ходе осенних боев, когда I/JG54 базировалась в Витебске, ряд летчиков действовал на «Фокке-Вульфах» весьма успешно. В октябре достиг счета в 123 победы лейтенант О. Киттель из I/JG54, а его командир капитан В. Новотны неоднократно за сутки сбивал по 5–8 советских самолетов и 9 октября занес 6000-ю победу на счет эскадры. Еще через пять дней он стал первым летчиком



Люфтваффе, достигшим отметки в 250 результативных боев. Молодого летчика-«эксперта», внесшего большой вклад в тактику применения «Фокке-Вульфов», германское командование наградило всеми высшими наградами Рейха, в том числе «Мечами» и «Бриллиантами» к «Рыцарскому Кресту» с «Дубовыми листьями» (последовательность наград в германских вооруженных силах, в отличие от советских, была заранее predetermined: после «Железных крестов» II и I классов следовал «Рыцарский Крест Железного креста», затем «Дубовые листья» к нему, потом «Мечи» и, наконец, «Бриллианты»; эти награды носились на галстучке, подобно маршалским звездам в СССР).

Однако и потери немцев, прежде всего выразившиеся в гибели ведущих асов, именно на западном направлении оказались существенными. Так, 11 ноября в эскадре JG54 погиб в бою с Ил-2 из 211-й шад ведомый Новотны обер-фельдфебель А. Добеле,

одержавший 94 победы. На следующий день был по ошибке сбит немецкой зениткой «Фокке-Вульф» другого известного аса, также часто летавшего вместе с командиром, — К. Шноррера (46 результативных боев к концу войны). Пилот смог на малой высоте воспользоваться парашютом, но получил серьезные ранения и травмы. 15 декабря летчики 1-го гв. иак уничтожили в районе между Витебском и Невелем FW 190A-5 № 152600 с двумя командирскими шевронами на фюзеляже. Пилотировавший машину командир эскадры JG54 майор Х. фон Бонин, одержавший перед этим 76-ю и 77-ю победы, погиб. Наконец, 18 декабря в том же районе покинул подбитый «Фокке-Вульф» с парашютом обер-лейтенант К. Айзенах (успел провести примерно 70 успешных боев), который вследствие ранения несколько месяцев провел в госпитале. Между прочим, истребитель Новотны (FW 190A-5 № 410004), на котором ас сражался до перевода с Вос-

На этой машине из I/JG54 хорошо видны средства быстрой идентификации немецких самолетов на Восточном фронте: желтые законцовки крыла снизу и нижние моторные капоты такого же цвета

«Авиасоединение Кульмей», действовавшее бок о бок с финскими ВВС, в июле 1944 г. более чем наполовину было укомплектовано самолетами FW 190





На этом фото «Фокке-Вульф» из II/JG54 соседствует с еще одним финским раритетом — истребителем «Буфалло»

точного фронта, ставший одним из наиболее известных самолетов Люфтваффе ввиду большого количества одержанных на нем побед, был сбит в воздушном бою 4 января 1944 г. Исполнявший обязанности командира группы обер-лейтенант О. Винсент погиб в его кабине.

По донесениям советских постов ВНОС основные силы «Фокке-Вульфов» в указан-

ный период времени действовали под Ленинградом, на Днестре, а также в восточном Крыму. Общее количество FW 190 оставалось по-прежнему не слишком большим. Так, из отчета 6-го воздушного флота за 10 апреля 1944 г. следует, что в объединении имелось 143 разведчика, 109 дневных и ночных истребителей (включая 15 FW 190 в St./JG51 и 13 FW 190 в III/JG51), 226 штур-



Производится пристрелка оружия на самолете командира JG54 майора А. Мадера

мофиков различных типов (13 FW 190 успела принять эскадра SG1), 124 связных, транспортных или курьерских машин, а также 70 планеров; итого 672 боевые единицы.

К сказанному следует добавить, что группа I/JG51 была перевооружена с FW 190 на Bf 109 в феврале — марте 1944 г., а III/JG51 слала уцелевшие FW 190 до конца апреля, после чего также полностью перешла на «Мессершмитты». Большинство летчиков из эскадры «Мельдерс» негативно оценило этот процесс: мол, лучшие истребители («Фокке-Вульфы») отправляют на Запад, идет всемерное ослабление Восточного фронта. Когда советское командование приступило к осуществлению крупнейшей наступательной операции в Белоруссии, из истребительных частей на FW 190 здесь действовал только штабной отряд эскадры JG51.

География применения «Фокке-Вульфов на Востоке расширяется

Какого-либо заметного влияния на ход боевых действий в операции «Багратион» в конце июня — начале июля 1944 г. ни этот отряд, ни срочно прибывшая из Западной Европы группа III/JG11 (она также летала на FW 190) не оказали. Всего 14 исправными FW 190 располагал 1-й ВФ в Прибалтике. Гораздо более важную роль было суждено сыграть самолетам К. Танка примерно в то же время на Карельском перешейке. Истребители и штурмовики фирмы «Фокке-Вульф» составляли более половины численного состава «Авиасоединения Кульмей» (всего около 100 боевых самолетов), названного по имени командира подполковника К. Кульмея, по совместительству командира SG3.

До 16 июня, даты прибытия германского соединения на аэродром Иммола, ВВС Красной Армии имели бесспорное господство в воздухе; отношение числа самолетовывлетов советских машин к аналогичному показателю противника составляло примерно 10:1. Затем борьба значительно обострилась: против каждых 10 советских самолетов действовало уже четыре немецко-финских (из них два «Фокке-Вульфы»). Группа II/JG54, в которой выделялись такие асы, как капитан Г. Алое, лейтенанты Г. Гроллмус и Г. Тубен, доложила об уничтожении до конца июня 89 самолетов с красными звездами ценой потери 19 своих машин (включая 8 FW 190-истребителей и 4 FW 190-штурмовика). Добавим, что и Гроллмус (имел к роковому бою 19 июня 75 побед), и Алое (погиб 21 июня, одержал 31 победу) были сбиты в районе Выборга, а наибольший ущерб немцам нанес налет советских штурмовиков утром 2 июля: четыре «Фокке-Вульфы» сгорели в ангаре, два были сбиты при взлете, а всего в списке потерь генерал-квартирмейстера Люфтваффе за тот злополучный день числятся 14 самолетов данного типа.

Летом 1944 г. значительно расширилась география и масштабы применения немцами «Фокке-Вульфов» на всех участках Восточного фронта. Если в июне машины этого типа составляли 24% всех отмеченных постами ВНОС пролетов, в июле — 35%, то в августе их численность превысила 45% от общего количества зафиксированных в небе самолетов неприятеля. Анализируя такую динамику, начальник разведывательного отдела штаба ВВС КА генерал Д.Д. Грендаль

Выруливает на взлет истребитель FW 190А-6 капитана Новотны, первого в Люфтваффе аса, преодолевшего планку в 250 побед





Группа Ju 87 совершает круг над аэродромом, ожидая, когда поднимутся в воздух и пристроятся к ней истребители сопровождения

констатировал: «в настоящее время (документ составлялся в августе. — Прим. авт.) основным типом самолета противника на советско-германском фронте является FW 190, широко используемый в качестве штурмовика, бомбардировщика, истребителя и ближнего разведчика».

В наибольшей степени данный вывод был справедлив применительно к Прибалтике, где теперь были собраны штаб, I и II/JG54, причем обе группы перевели на штат в четыре отряда. Впрочем, реально в них имелось не более 50 боеготовых «сто девяностых» (как ранних модификаций, включая один FW 190A-2, переделанный под стандарт A-3 после установки мотора BMW801D-2, так и последних моделей, только что покинувших конвейер сборочных заводов). Обращает на себя внимание высокая эффективность боевых вылетов: если в 1941—1942 гг. для уничтожения одного советского самолета требовалось 15 вылетов Vf 109F с «зелеными сердцами» на фюзеляжах (такую эмблему для эскадры JG54 выбрали в связи с тем, что она формировалась в Тюрингии — «зеленом сердце» Германии), то истребители FW 190 затрачивали для достижения победы лишь 6—7 вылетов. И это довольно странно, теоретически статистика должна быть иной, поскольку машина В. Мессершмитта имела заметное превосходство в основных летных данных над большинством противостоявших ей в то время советских истребителей, а вот истребитель FW 190 существенными преимуще-

ствами по сравнению с «Яками» и «Лавочкиными» не обладал.

Действительно, даже с использованием форсированного режима работы мотора FW 190A-4 несколько отставал по максимальной скорости на высотах от земли до 4000 м от наиболее распространенного в 1943 г. Як-1, имея ошутимое преимущество лишь выше 5000 м, где воздушные бои велись редко (сказанное справедливо при сравнении различных модификаций Як-9 с моторами М-105ПФ, скажем, с FW 190A-8, не оборудованным устройством чрезвычайного форсирования мотора). Еще в большей степени FW 190A-4 уступал в скорости на малых и средних высотах советскому Ла-5ФН, ритмичный выпуск которых начался осенью 1943 г., — разница составляла 30—35 км/ч.

Под хорошей горизонтальной маневренностью «фоккера» обычно понимается присущая ему устойчивость на виражах, а также очень высокая скорость создания крена, но перетяжеленная германская машина не имела шансов «переманеврировать» в бою на горизонталях советские истребители (при условии, конечно, достаточной подготовки нашего летчика), имевшие меньшую нагрузку на крыло и большую располагаемую мощность. Еще заметнее демонстрировали превосходство наши истребители при выполнении восходящих вертикальных фигур: Ла-5ФН мог зайти немецкому оппоненту в хвост после первого же боевого разворота.



Причины успехов пилотов «Фокке-Вульфов», думается, следует искать в особенностях боевых действий и тактике, применявшейся летчиками Люфтваффе. Основные задачи советских истребителей состояли в сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков, а также прикрытии района боевых действий. В обоих случаях они пассивно ожидали встречи с противником, которому изначально отдавалась инициатива. Попытки блокирования вражеских истребителей на аэродромах, вытеснения их из определенного района («расчистка воздуха») предпринимались относительно редко. Благодаря хорошо налаженному управлению, надежной радиосвязи, четкой дисциплине немецким авиационным командирам нередко удавалось сконцентрировать крупные силы (до 40—50 Fw 190) против какой-либо из советских групп, находившихся в воздухе, и нанести ей чувствительный урон. В то же время нужно подчеркнуть: из-за общей нехватки сил и указанного принципа массирования их на отдельных направлениях Люфтваффе вынужденно «пропускали удары» на других направлениях и в другое время, где советские бомбардировщики и штурмовики действовали относительно свободно.

К тому же и немецкие потери оказались достаточно существенными. Английский историк Дж. Скуттс, ссылаясь на германские документы, отмечает, что в августе 1944 г. в Прибалтике наблюдалась неустойчивая погода, менее половины всех дней считались полностью летными. Тем не ме-

нее, интенсивность полетов истребителей из JG54 оказалась весьма высокой. За этот месяц отмечалось 29 серьезных происшествий, связанных с боевыми действиями, в которых 11 летчиков погибли, 5 пропали без вести и 13 получили ранения. Добавим, что 7 августа, вскоре после прибытия из Франции, погиб на Fw 190A-5 № 155960 в бою с группой штурмовиков и истребителей западнее Двинска (около Кройцбурга) командир I/JG54 капитан Х. Адамайт (166 по-

Над аэродромом «Фокке-Вульфов» на малой высоте проходила группа двухмоторных истребителей Fw 110



Аэродром на окраине Мемеля (Клайпеды). «Фокке-Вульф» замаскирован между домами

бед), а последний оставшийся FW 190A-2 № 122116 разбился 18 августа вместе с пилотом. При 1642 выполненных вылетах общие потери по всем причинам в штабном звене, I и II/JG54 в этом месяце составили 35 «Фокке-Вульфов» (в среднем 47 самолето-вылетов на утраченную машину).

Красная Армия нанесла в Прибалтике несколько сильных ударов по противнику, сжимая фронт группы армий «Север», но не сумела смять его; враг ожесточенно сопротивлялся. Мощные артиллерийские обстрелы, налеты больших групп советских самолетов причиняли противнику серьезный урон (некоторые германские пехотные соединения теряли за пять—шесть дней половину боевого состава). Советские бомбардировщики и штурмовики подавляли опорные пункты, уничтожали штурмовые орудия, топили суда, но, несмотря на неоспоримое господство в воздухе, и сами теряли десятки машин от огня зенитной артиллерии и истребителей противника. По данным авиационных штабов и донесениям постов ВНОС, осенью 1944 г. в Прибалтике 70—80% всех пролетов совершили «Фокке-Вульфы».

Ставку ВГК не удовлетворяли темпы наступления, она торопила командование прибалтийских фронтов. Необходимо было как можно скорее покончить с противником, прижатом к морю в районах Мемеля (Клайпеды) и Либавы (Лиепай). Очередное наступление началось 27 октября 1944 г. с массированного удара советской авиации. По данным противника, истребители эскадры «Зеленое сердце» действовали весьма эффективно, сбив за первые сутки операции 57

самолетов с красными звездами на бортах. Советское командование признало значительные потери штурмовиков: в 15-й ВА при 335 вылетах были сбиты 10 Ил-2, а еще 8 подбиты и совершили вынужденные посадки в расположении своих войск. Среди жертв пулеметно-пушечного огня «Фоккер» оказался командир 187-го окрап майор И.Н. Мартыненко, посмертно удостоенный звания Героя Советского Союза.

В этих боях летчикам «Фокке-Вульфов» пришлось встретиться не только с хорошо знакомыми типами самолетов, но также с Ла-7 и Як-9У, которые, несомненно, обладали большим превосходством перед немецкими машинами по комплексу летно-тактических качеств, прежде всего по скорости и скороподъемности. Так, два полка 259-й иад, перевооруженные новыми истребителями А.С. Яковлева с моторами ВК-107А, осенью 1944 г. неоднократно вели бои с асами «Зеленого сердца». Но, по-видимому, советские пилоты не слишком хорошо освоили новинку. Так, при сопровождении группы бомбардировщиков Ту-2 в район Мемеля 16 октября бой сложился неудачно для них; потери 976-го иап от огня «фоккеров» и зениток составили пять Як-9У, один летчик погиб. Зато 29 октября советские летчики из 761-го иап взяли реванш: им удалось сбить четыре «Фокке-Вульфы» (немцы признали потерю двух истребителей, включая новейший FW 190A-9 № 205211, который сгорел вместе с пилотом), в то время как только одна машина советского авиаполка получила повреждение и совершила вынужденную посадку.

Начиная с 14 декабря 1944 г. ВВС Красной Армии осуществили несколько массированных налетов на город и порт Либаву, причинив ряду объектов большие разрушения. По немецким данным, наиболее ожесточенные бои развернулись 15 декабря, когда «Фокке-Вульфы» JG54 сбивали 56 советских машин, потеряв 15 своих (из них 11 сгорели на земле в результате авианалетов). Еще через несколько дней началось мощное советское наступление, ставившее целью расколоть группу армий «Север» надвое. Декабрь стал одним из наиболее кровопролитных месяцев для эскадры, возглавляемой подполковником А. Мадером, — потери составили 50 FW 190, четыре летчика погибли, один считался пропавшим без вести, пятеро получили ранения и попали в госпитали. Среди последних был обер-фельдфебель Г.-Й. Крошински. Он вспоминал о бое, прошедшем 21 декабря над Фрауенбергом (Салдусом):

В воздухе FW 190A-6 из второй группы JG54





«Советские ВВС задействовали на данном направлении около 6000 самолетов, а мы были счастливы, если могли подготовиться к боям 40—50 «Фокке-Вульфов»... К этому времени наша группа покинула Виндаву, затем защищала главные силы флота с аэродрома Либава-Гробин, после чего перелетела на юго-восток Курляндии. На моем счету имелась 71 победа.

Очередное, третье по счету, наступление русских началось 21 декабря. Нас подняли по тревоге примерно в полдевятого утра и приказали отразить налет соединения Пе-2 (в воздухе находилась 12-я гв. бад ВВС КБФ — Прим. авт.). Набрал высоту 5500 м, я обнаружил группу бомбардировщиков, шедшую ромбом звеньев. Удалось незаметно пристроиться к отставшему звену и с первой очереди сбить крайнюю машину. Аналогичным образом я выполнил еще четыре результативные атаки.

При попытке поджечь пятый русский самолет я допустил промах. Я подошел к нему сбоку, но в это время другой Пе-2 оказался прямо надо мной, и его стрелок выпустил меткую очередь из люковой установки. Я попытался выпрыгнуть из горящего истребителя, но фонарь кабины заклинило, вероятно, из-за повреждения пулями. С большим трудом мне все же удалось выбраться на свободу. Я долго падал, не раскрывая парашюта, было невероятно холодно. Наконец купол наполнился, и тут обна-

ружилось, что мой правый фетровый ботинок весь в крови.

Ко всем бедам, приземление произошло на крону большого дерева. Я находился вблизи линии фронта. Немецкие солдаты помогли спуститься, оказали первую помощь и отправили в госпиталь. К Рождеству мне присвоили звание лейтенанта, наградили «Рыцарским Крестом». Для меня война окончилась: кроме сильных ожогов лица серьезно пострадала нога, пришлось ампутировать правую стопу...»

В тот день наблюдалась невероятно большая активность ВВС КА — был зафиксирован пролет 2491 советского самолета! За 21 декабря немецкие зенитчики и летчики JG54 доложили об уничтожении 42 советских машин. Итоги боевых действий эскадры «Зеленое сердце» в 1944 г. производят впечатление: сбито (по немецким данным) 2613 самолетов с красными звездами ценой потери всего 310 истребителей. Соединение оставалось, если так можно выразиться, «Фокке-Вульфским» до конца войны, отражая все более мощные налеты советской авиации. В ходе вылета 16 февраля 1945 г. погиб в бою со штурмовиками 502-го шап наиболее результативный летчик эскадры обер-лейтенант О. Киттель, одержавший 267 побед (из них 228 на FW 190).

К этому времени в бой на Восточном фронте вступили некоторые другие истребительные части и соединения, оснащенные

Летом 1944 г. появившиеся в большом количестве истребители Як-3 могли вести эффективные бои против FW 190А-8



**Разбитые
«Фокке-Вульфы»
на аэродроме Темпельхоф
в пригороде Берлина**

«Фокке-Вульфами». Как известно, в середине января германское командование приняло решение бросить в бой с советской авиацией главные силы Люфтваффе, ранее защищавшие небо Западной Европы и Рейха, и дополнительно направило в состав 6-го воздушного флота примерно 900 самолетов.

Среди перелетевших групп были и две, еще недавно считавшиеся «штурмовыми» — II/JG4 и IV/JG3 (по четыре отряда в каждой). По словам летчиков последней части, она перебазировалась первоначально в Штатгардт, затем в Пренцлау (оба города находились недалеко от Штеттина), а 25 февраля стала базироваться в Ораниенбурге (20 км севернее Берлина). Недостатка в самолетах, поступающих с завода «Арадо» в Ростоке, немцы не испытывали. Командиры отрядов и наиболее опытные пилоты летали на самолетах последней модификации FW 190A-9 с мотором BMW801TS (с турбокомпрессором). Отмечалось, что часть истребителей вооружалась 30-мм пушками, а бомбодержатель под фюзеляжем нередко использовался для крепления дополнительного 300-литрового топливного бака.

Плечом к плечу с IV/JG3 действовала группа II/JG4, многие FW 190A-8 которой имели дополнительные бронеплиты. Воспоминания летчиков части о последних неделях войны весьма противоречивы. С одной стороны, они говорят о сохранившемся превосходстве над ВВС Красной Армии в целом и в летных данных «Фокке-Вульфов» над русскими истребителями, включая Як-3, в

ярких красках расписывают быстрое увеличение счетов побед у отдельных летчиков. С другой стороны, немецкие пилоты рисуют картину хаоса и разрушения всей инфраструктуры Германии, вспоминают о заполненных беженцами городах, других мрачных сценах последних дней Третьего рейха. По воспоминаниям унтер-офицера К. Шерера из 6-го («штурмового») отряда JG4, 16 февраля прямым попаданием зенитного снаряда был сбит и погиб его ведущий, 19-летний обер-лейтенант Г. Пеланд.

В эти дни советские летчики встречались со всеми типами выпущенных противником машин, включая FW 190D. Истребителями указанного типа оснащались группы II/JG6, III/JG54, многие отряды и звенья. На «Доре» закончил войну один из наиболее удачливых асов Западного фронта обер-лейтенант О. Ромм, одержавший 86 побед до перебазирования на Восток. По воспоминаниям летчика, в феврале 1945 г. его, командира 15-го отряда, как старшего офицера (и это в 25-летнем возрасте!), назначили командовать группой. В период борьбы с советской авиацией он летал на FW 190D-9, сбил на нем еще шесть советских самолетов в феврале — марте 1945 г. и считал новый «Фокке-Вульф» практически идеальным для ведения боевых действий на различных высотах. Первые же вылеты на «длинноносой Доре» свидетельствовали, по его мнению, что этот истребитель — отличный перехватчик, заметно превосходивший FW 190A по комплексу летных данных,

прежде всего при маневрировании на крейсерских и близких к максимальным скоростях и в разгонных характеристиках. Особенно уверенно летчик чувствовал себя на новой машине при ведении боя на высотах 3000—7500 м.

Однако в ходе одного из вылетов 24 апреля мотор Jumo213A на FW 190D-9 вспыхнул (из-за технических неисправностей или от меткой очереди советского истребителя — Ромм не уточнил), и при вынужденной посадке пилот получил серьезное ранение. Сменивший его в командовании группой капитан Г. Коал и один из наиболее опытных летчиков лейтенант Г. Бареутер погибли до конца апреля. Последний командир IV/JG3, известный «эксперт» Восточного фронта капитан Г. Шак, получил под свое начало уже практически небоеспособную часть.

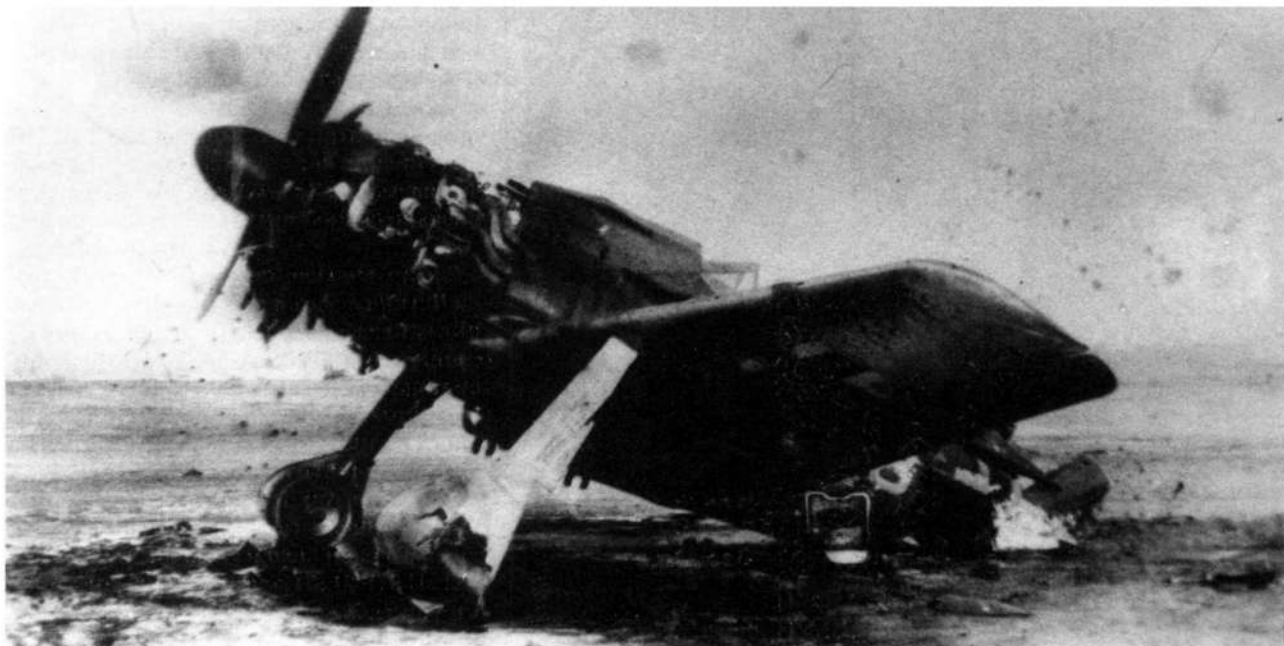
Группа IV/JG51 была последней, которая освоила на аэродроме Гатц острова Узедом FW 190A-9 и D-9 в последние недели войны. В начале апреля 1945 г. поступил приказ сдать Vf 109K-4 с 30-мм пушками, у которых плохо работал механизм подачи боеприпасов в маневренном воздушном бою, и перебраться на только что выпущенные «сто девяностые». Сразу же выяснилось, что в отличие от «Мессершмиттов» «длинноносые» «Фокке-Вульфы» взлетали только из трехточечного положения, а большая посадочная скорость и излишняя амортизация шасси усложняли посадку, особенно если самолеты оборудовались несбрасываемыми подвесными баками.



Прибыв 15 апреля в Восточную Пруссию, немецкие летчики тут же попали под удары больших групп самолетов Пе-2, Ил-2, «Бостон», прикрытых истребителями. Когда FW 190D умудрялись подняться в воздух, германская служба перехвата фиксировала в эфире приказы на русском: «Немедленно сбейте «войлочную блоху»!». К 23 апреля в строю осталось только 12 «Фокке-Вульфов» и командиру части майору Г. Ланге дополнительно передали 24 новеньких Vf 109G-10. По данным штаба эскадры JG51, один из последних успешных боев на FW 190D-9 провел 27 апреля оберфельдфебель Х. Марквард, сбивший над Берлином вместе со своим звеном четыре Як-3; на счету летчика стала 121 победа.

Обычная для войны тактика — самолет, который на земле становится лакомым объектом для удара, следует спрятать в лесу

Сгоревший на аэродроме «Фокке-Вульф»: прессинг со стороны истребителей противника стал очень жестким



ШТУРМОВИКИ ВОСТОЧНОГО ФРОНТА

Меня приоритеты

Перевооружить штурмовые отряды эскадры SchIG1 «Фокке-Вульфами» командование Люфтваффе решило накануне советского контрнаступления под Сталинградом. К освоению нового самолета в начале зимы 1942 г. приступил 5-й отряд обер-лейтенанта К. Кеннеля, однако обстоятельства вынудили отправить подразделение на несколько недель в Северную Африку для противодействия высадке союзников в Тунисе, после чего оно вернулось на Восточный фронт. 12 января 1943 г. на аэродроме Проскуров произошло несколько аварий и поломок самолетов из этого отряда. В том же месяце «сто девяностые» получил отряд 6/SchIG1, проходивший перевооружение в польском городе Деблин-Ирена.

Эскадра SchIG1 получила новую технику — штурмовики FW 190A-4/U3. В отличие от истребителей они несли на бортах буквенную символику и тактический знак «черный треугольник»



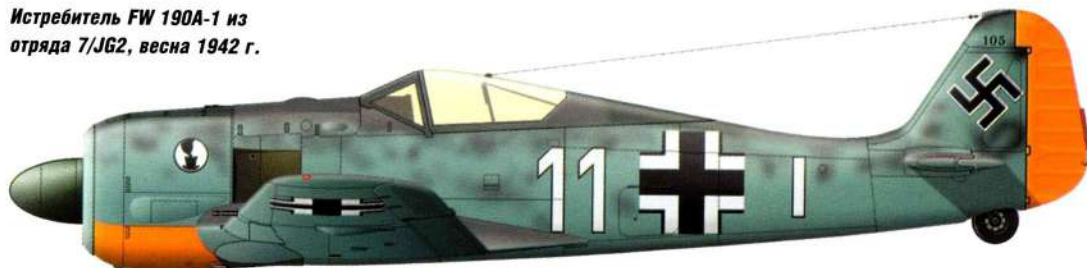
Для переучивания летчиков на FW 190 в Реймсе (Франция) начала работать 1-я авиашкола штурмовой авиации под руководством капитана К. Мюллера. В школе наряду с «Фокке-Вульфами» имелись также Hs 129 и Ag 96. К марту 1943 г. школу расширили, передав ей новую базу в Орли под Парижем, и переформировали в учебную эскадру SG101 (командир майор Г. Кребс). В качестве инструкторов в учебном подразделении в разное время служили такие известные асы-штурмовики как Й. Менапаке, Г. Штолльбергер, Ф. Ланг и др. Обер-фельдфебель Ф. Зайффарт из II/SchIG1, прошедший через учебные центры в Деблин-Ирене и Реймсе, вспоминал:

«В 1942 г. я познакомился и совершил первый полет на FW 190, которым был буквально очарован. В ходе войны наряду с Bf 109 я летал на самолетах FW 190 модификаций А, F и G. Разница между «Мессершмиттом» и «Фокке-Вульфом» заключалась в том, что кабина последнего была просторнее, а органы управления проще. Например, управление посадочными шитками и триммерами было электрическим. Другим заметным отличием была хорошая устойчивость FW190 в полете...»

Фельдфебель П. Таубель впервые поднялся в воздух на новой машине над Средиземноморьем, после чего отправился на Восточный фронт: «FW 190 был вполне современным самолетом. Широко расставленные стойки шасси делали его значительно устойчивее при рулении по сравнению с Bf 109. Конструкторы сделали сиденье пилота удобным, а бронезащиту надежной. Следить за приборами было легко, это мне понравилось с первого полета на «сто девяностом». Вскоре я чувствовал себя в нем как дома».

В начале 1943 г. немцы потеряли двух унтер-офицеров из 5/SchIG1: 21 января погиб в разбившемся FW 190A-5/U3 № 151065 Кустер, а А. Буреш на FW 190A-4/U3 № 140764 в последний день месяца был сбит истребителями 17-й ВА. Массовое применение «Фокке-Вульфов» на Востоке началось в марте. К этому времени отдельные летчики сделали для себя вывод о том, что пилотирование FW 190A значительно усложнялось при подвеске, скажем, 500-кг бомб, а при резком развороте штурмовик быстро переворачивался и переходил в неуправляемое падение;

*Истребитель FW 190A-1 из
отряда 7/JG2, весна 1942 г.*



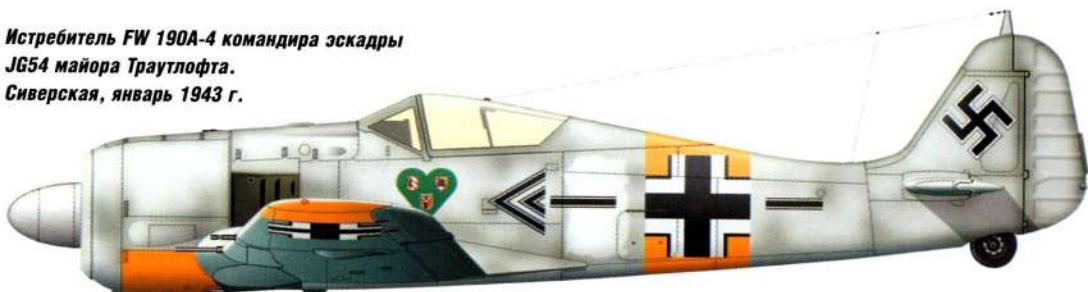
*Истребитель FW 190A-2 с зубастой
пастью принадлежал отряду 5/JG1.
Голландия, апрель 1942 г.*



*Истребитель-бомбардировщик FW 190A-3/U3
летал в составе отряда 14/JG5.
Финляндия, июнь 1943 г.*



*Истребитель FW 190A-4 командира эскадры
JG54 майора Траутлофта.
Сиверская, январь 1943 г.*



*Истребитель FW 190A-4 фельдфебеля П. Бремера
из группы I/JG54. 13 июля 1943 г.*



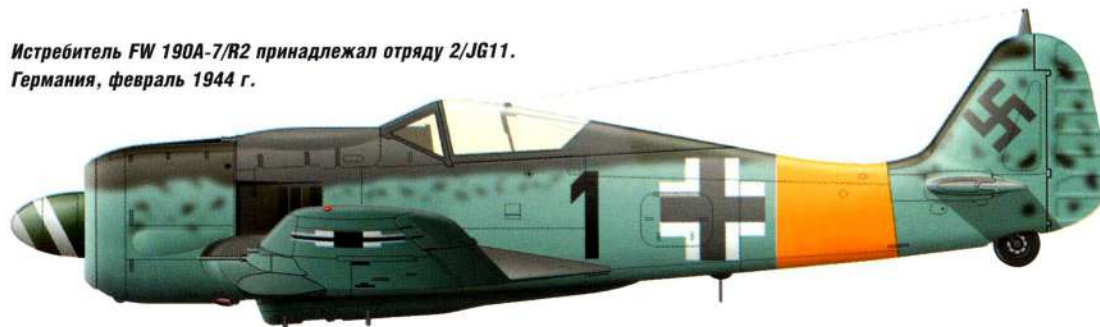
*Истребитель FW 190A-4 командира отряда 2/JG54
обер-лейтенанта Г. Гётца. Июнь, 1943 г.*



*Истребитель FW 190A-5 командира группы 1/JG51
майора Э. Лайе. Декабрь, 1943 г.*



*Истребитель FW 190A-7/R2 принадлежал отряду 2/JG11.
Германия, февраль 1944 г.*



*Истребитель FW 190A-8 из группы IV/JG54.
Берлин-Гатов, весна 1945 г.*



*Истребитель FW 190A-8 командира отряда 1/JG1
капитана А. Гриславски*



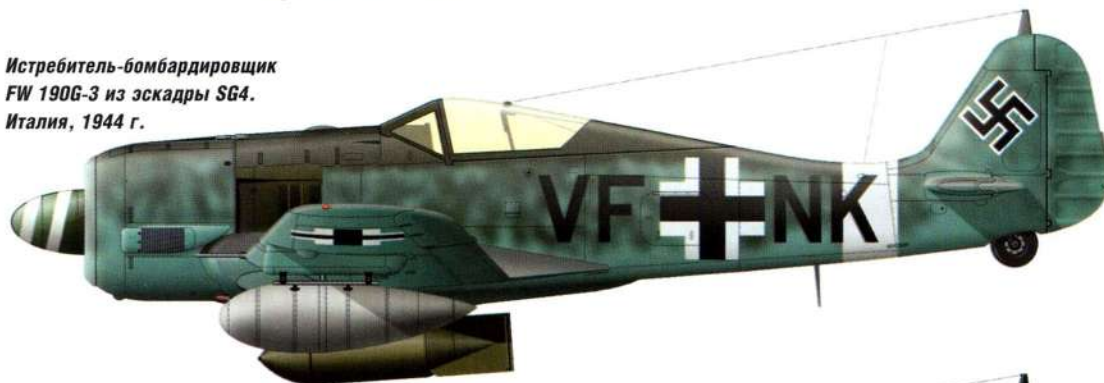
**Истребитель-бомбардировщик
FW 190A-5/U8 из эскадры SKG10.
Франция, лето 1943 г.**



**Штурмовик FW 190F-2 обер-фельдфебеля
О. Доммерацки из отряда 8/SchlG1.
Кировоград, сентябрь 1943 г.**



**Истребитель-бомбардировщик
FW 190G-3 из эскадры SG4.
Италия, 1944 г.**



**Штурмовик FW 190F-8 из отряда 1/SG4.
Италия, июнь 1944 г.**



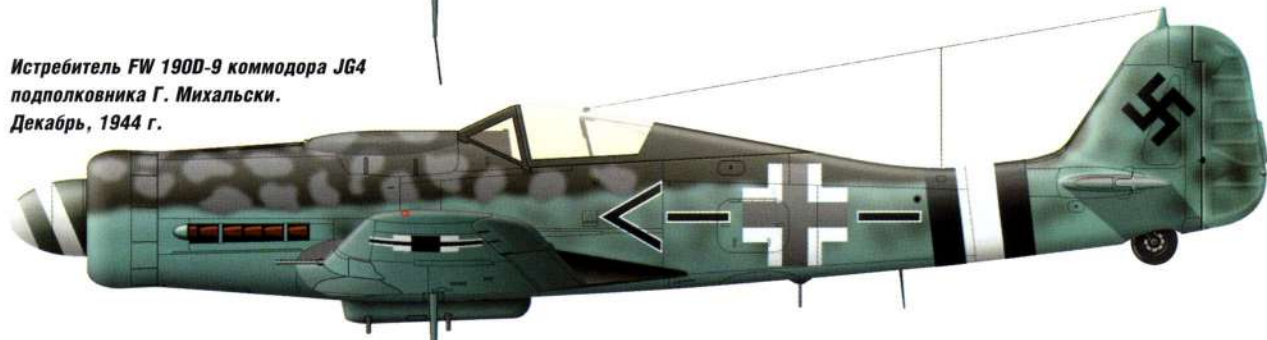
**Штурмовик FW 190F-8 из группы II/SG2.
Силезия, апрель 1945 г.**



*Истребитель FW 190D-9 командира группы IV/JG3
обер-лейтенанта О. Ромма. Март 1945 г.*



*Истребитель FW 190D-9 командора JG4
подполковника Г. Михальски.
Декабрь, 1944 г.*



*Истребитель FW 190D-9 из группы II/JG2.
Декабрь 1944 г.*



*Истребитель Ta 152C-0 установочной серии
с мотором DB 603A*



*Истребитель Ta 152H-1 обер-фельдфебеля
В. Решеке из штаба эскадры JG301.
Апрель 1945 г.*



такое поведение самолета на малой высоте оказалось очень опасным. По этой причине 14 марта 1943 г. разбился в районе Павлограда унтер-офицер Г. Шульте. За первую половину марта немецкие документы зафиксировали достаточно много мелких поломок, связанных с ошибками в пилотировании, аварии при взлетах и посадках (командир 6-го отряда обер-лейтенант Г. Штолнбергер получил серьезное ранение при старте), а лейтенант Г. Штилнер не успел покинуть охваченную пламенем кабину, когда 6 марта его самолет поразили очереди с земли.

«В ходе боя пилот подвергся серьезной опасности превратиться в живой факел при попадании в самолет зажигательных снарядов, — свидетельствовал фельдфебель П. Таубель из II/SchG1. — Я помню случай, когда у соседней машины в строю очередью был пробит топливный бак, и его пилот сгорел в кабине. Все внутрикабинное пространство мгновенно оказалось охвачено огнем».

Два десятка самолетов, переделанных на заводах в Бремене и Мариенбурге в штурмовики, в составе двух отрядов приступили к действиям с аэродрома Павлоград, поддерживая контрнаступление генерал-фельдмаршала Э. Манштейна. Половина машин II/SchG1 была списана уже к середине марта, когда активная фаза боев завершилась и обе стороны перешли к обороне. Возможно поэтому немцы отказались от планов перевооружения на FW 190 третьего отряда — 7/SchG1, сохранив в нем бипланы Hs 123.

Советское командование отметило применение противником штурмовика нового типа в конце апреля — начале мая 1943 г. Штурмовики FW 190 наряду с Hs 123, Hs 129, Bf 109 и Bf 110 производили налеты на боевые порядки войск, огневые позиции артиллерии, небольшие железнодорожные станции и наши аэродромы. Как правило, к аэродромам «Фокке-Вульфы» подходили на большой высоте со стороны солнца, а при пасмурной погоде старались действовать из-за облаков с приглушенными моторами. В ходе атаки они применяли строй пеленг на сомкнутых дистанциях, причем пока одно подразделение оказывало огневое воздействие на цель, второе прикрывало его, после чего резким маневром они менялись местами.

Атакуя аэродромы, самолеты FW 190 выполняли обычно по два захода — один для сброса бомб на стоянки самолетов или взлетно-посадочную полосу, второй для обстрела пулеметно-пушечным огнем самолетов, складов с горючим и боеприпасов. Летчики «Фокке-Вульфов» охотно вступали в



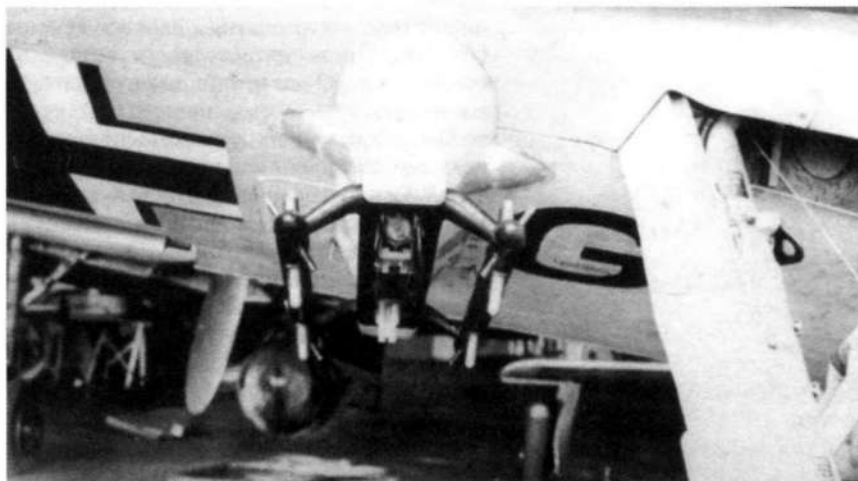
Подфюзеляжный держатель ETC501 позволял подвешивать 250- или 500-килограммовую бомбу

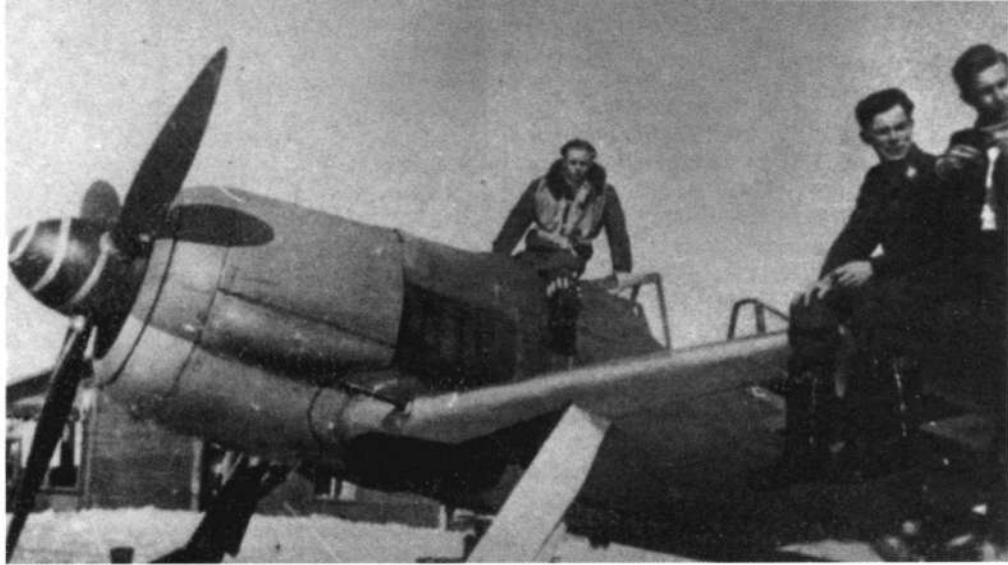
воздушные бои, одержав немало побед. 27 апреля, спасая жизнь своего командира, младший лейтенант А.Е. Голюк из 85-го гв. иап 8-й ВА ударил крылом «Яка» по крылу «Фоккера»; в результате советский летчик погиб, а немец удержал машину и довел ее до своего аэродрома.

В ходе массированных налетов немецкой авиации, отмечавшихся, например, 26 мая и сопровождавшихся бомбардировкой войск у населенных пунктов Киевское и Молдавское, или 2 июня, когда атаке подверглась станция Обоянь, «Фокке-Вульфы»-штурмовики попутно выполняли роль истребителей прикрытия бомбардировщиков и пикировщиков. В конце мая — начале июня 1943 г. небольшие подразделения FW 190 непрерывно атаковали эшелоны и особенно часто паровозы на перегонах курского выступа. Периодическим бомбоштурмовым налетам подвергался район Букреевки, где располагались штаб Воронежского фронта, база гвардейских минометных частей и ремонтная база фронта.

К этому времени план перевооружения 1-й штурмовой эскадры майора А. Друшеля был выполнен: из восьми отрядов пять лета-

На подкрыльевой держатель ETC250 истребителя-бомбардировщика можно было подвесить 300-литровый бак или 250-килограммовую бомбу





Штурмовик Fw 190F-3 из эскадры SG5 в Карелии

ли на Fw 190, два — на Hs 129 и только один сохранил устаревшие Hs 123. Одна из групп действовала сначала в Донбассе, а затем на курском и старооскольском направлениях, другая — на Кубани. В начале июля все подразделения эскадры, в которых насчитывалось 85 Fw190, перебазировались сначала под Харьков, а затем стали вести боевую работу с аэродромов Варваровка и Бессоновка юго-западнее Белгорода.

С высоким напряжением действовала эскадра SchG1 с первых часов операции «Цитадель», поддерживая наступавшие на Курск с юга немецкие войска. Главными целями «Фокке-Вульф» являлись движущиеся объекты в ближнем советском тылу (прежде всего автомашины, тракторы, бензозаправщики), артиллерийские и минометные батареи. В ряде случаев немецкие штурмовики наносили существенный ущерб, обстреливая цели пулеметно-пушечным огнем и сбрасывая мелкие осколочные бомбы. Так, 5 июля при смене огневых позиций один из полков 26-й зенитной дивизии на марше подвергся штурмовому налету группы Fw 190, в результате которого вышли из строя четыре 37-мм пушки, два пулемета, 20 автомашин и 90 человек личного состава.

Однако немецких летчиков сильно беспокоило интенсивное противодействие с земли. Один из офицеров II/SchG1 отмечал: «Русские открывали плотный и постоянный огонь из автоматов, винтовок и даже пистолетов. Концентрация свинца и стали в воздухе превысила все мыслимые пределы. Я полагаю, что если бы русские смогли в этой ситуации оторвать подковы от копыт своих лошадей, то и они полетели бы в наши самолеты».

Неудивительно, что штурмовые группы понесли тяжелые потери, прежде всего в ма-

териальной части. Некоторые дни оказались особенно чувствительными для соединения. Например, 7 июля были потеряны пять Fw 190 (из них три за линией фронта) и столько же машин получили повреждения; один летчик погиб, другой пропал без вести, а третий сумел пробраться к своим. По словам попавшего через несколько дней в плен унтер-офицера А. Мотча, только их группа I/SchG1 к 12 июля недосчиталась дюжины Fw 190.

Все попытки немцев сокрушить оборону Красной Армии оказались тщетными, и германские войска вынуждены были перейти к обороне. Мощное советское контрнаступление не заставило себя долго ждать. Уже упомянутый рассказчик, офицер из II/SchG1, вспоминал:

«Несмотря на все усилия наши сухопутные войска не могли остановить стремительного продвижения русских. Дорога на Харьков лежала рядом с нашим аэродромом в Рогани. Она была запружена пехотой, в беспорядке отступавшей на запад и юго-запад. Механики группы попытались выяснить у отступавших солдат, что происходит и кто отдает приказы. Однако пехотинцы оказались немногословны и сообщили только, что они — арьергард, прикрывающий отход главных сил, и что русские преследуют их буквально по пятам! Нас, пилотов, такая новость не обрадовала. Мы доложили своему командиру, а тот, в свою очередь, оповестил о создавшейся ситуации штаб 8-го авиакорпуса...

Уже через час мы со своим имуществом перелетели в Большую Рудку, что к северу от Полтавы. К счастью, удалось без потерь эвакуировать все оборудование, самолеты и наземный персонал. Без вмешательства транспортной авиации наша группа просто исчез-



ла бы бесследно. Позже стало известно: спустя всего несколько часов после нашего отлета советские войска заняли Рогань... Одно было несомненно — фронт был прорван во многих местах и русские вышли на оперативный простор».

После перехода советских войск в наступление в действиях германской штурмовой авиации произошли заметные изменения. Главными целями стали танковые колонны и колонны снабжения. Во второй половине августа немцы предприняли несколько бомбардировок советских войск с участием 100 и более самолетов. Практиковались комбинированные налеты нескольких групп с разных направлений. Например, He 111 бомбили с высот 3500—4500 м, Ju 87 переходили в крутое пикирование с 2500—3000 м, а FW 190 обстреливали позиции зенитной артиллерии с высот 1500—2000 м, стремясь затруднить работу расчетов.

Борьба за господство в воздухе не прекращалась и после завершения 23 августа 1943 г. сражения на Курской дуге. Итоги битвы не принесли решающего перевеса какой-либо из сторон. Люфтваффе оставались столь же опасным противником, сохранили способность наносить советским войскам серьезные потери благодаря быстрой концентрации сил; штурмовая авиация немцев активно препятствовала наступлению Красной Армии. Но постепенно чаша весов склонялась в пользу советских ВВС. Важную роль в постепенном завоевании превосходства в воздухе сыграл ввод в сражение свежих резервов. За указанный период времени немцам не удалось восполнить понесенные потери, из-за чего практически все группы, участвовавшие в боях в районе Курска, в конце августа оказались заметно слабее, чем

в начале июля. Не стали исключением и штурмовые части: за два месяца непрерывных боев погибли по разным причинам 102 штурмовика FW 190F (одна потеря приходилась примерно на 50 самолето-вылетов), что превысило первоначальную численность машин на данном направлении.

Последствия сражений на полях под Орлом, Белгородом и Харьковом оказались весьма чувствительными для Германии. Именно неудача на Востоке стала одной из главных причин самоубийства начальника Генерального штаба Люфтваффе генерала Г. Ешоннека. Сменивший его в должности генерал Г. Кортен спланировал на осень 1943 г. масштабную реорганизацию, целью которой являлось объединение всех частей и подразделений авиации поддержки сухопутных войск под единым командованием генерал-инспектора штурмовой авиации. В подчинение последнего передавались пикировщики, штурмовики, скоростные бомбардировщики, противотанковые и «ночные беспокоящие» подразделения. Планировалось постепенно заменить самолеты Ju 87 в штурмовых группах штурмовиками FW 190. Однако поскольку параллельно Кортен вынужден был спешно наращивать силы истребителей (Bf 109 и FW 190) для защиты Рейха, эти намерения вошли в противоречие с возможностями промышленности. В результате, процесс перевооружения штурмовых частей продвигался очень медленно.

На Восточном фронте в конце 1943 г. действовали две группы, вооруженные штурмовиками FW 190, — II/SG77 (бывшая I/SchlG1) и II/SG2 (бывшая II/SchlG1), к которым добавилась эскадра SG10. Это соединение сформировал майор Х. Шуман

Такие штурмовики входили в состав истребительно-бомбардировочного отряда 14/JG5, базировавшегося в Петсамо

преимущественно из штурмовых и истребительно-бомбардировочных частей, ранее действовавших на Западе и в Средиземноморье. В эскадре SG10 наряду с модификациями А и F имелось значительное число истребителей-бомбардировщиков G-3. Большинство летчиков имело немалый опыт полетов на FW 190, а некоторые в составе III/ZG2 сражались на юге советско-германского фронта летом 1942 г., летая на Bf 109E в варианте истребителя-бомбардировщика.

Новой эскадре, собранной на бердичевском аэроузле, не пришлось сыграть заметной роли зимой 1943—1944 г., что можно объяснить неблагоприятными погодными условиями. Иная ситуация сложилась через несколько месяцев в Румынии, куда командование Люфтваффе, стремившееся помешать Красной Армии прорваться на Балканы, стянуло значительные силы авиации. В отдельные дни мая посты ВНОС фиксировали пролеты групп численностью до 30—100 самолетов, бомбивших и штурмовавших мосты, переправы, ближние тылы, причем наиболее распространенными типами машин являлись Ju 87 и FW 190.

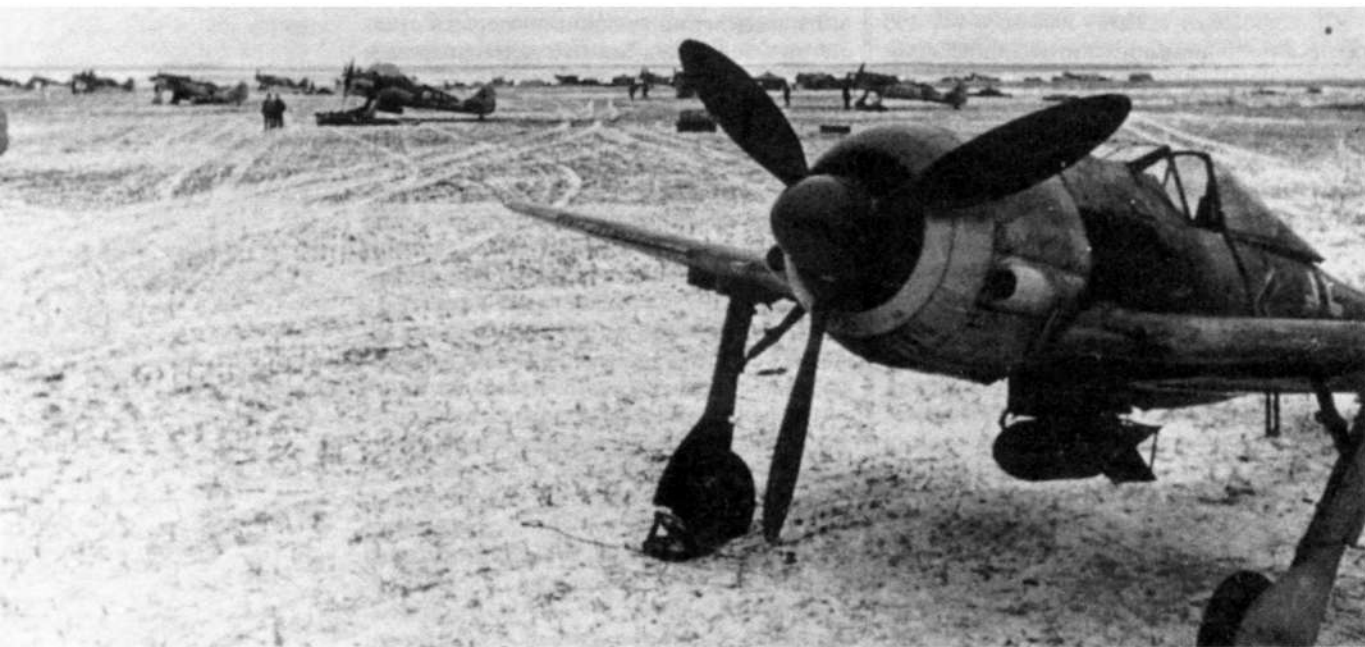
К находившимся в г. Бакэу (юго-западнее г. Яссы) штабному звену, группам I и II/SG10 добавилась III/SG10, которая представляла собой переформированную на юге Польши группу II/SG77. Под командованием возглавлявшего в то время эскадру майора Г. Якоба собралось свыше сотни штурмовиков, преимущественно новейших

FW 190F-8, выгодно отличавшихся от потрепанных Bf 109G-6, большинство из которых выдержало несколько серьезных ремонтов. Кроме того, «Фокке-Вульфами» были вооружены воссозданная группа II/SG77 и ветеран Восточного фронта группа II/SG2, хорошо знакомая советским летчикам по боям в Крыму и на других участках южного фланга.

В последних числах мая посты ВНОС фиксировали свыше 2000 самолето-пролетов противника над узким участком фронта в районе Яссы, где наступала одна из армий 2-го Украинского фронта. Группы численностью по 12-20 FW 190 с бомбами подходили к полю боя и, пользуясь неудовлетворительной организацией оповещения о приближении воздушного противника в советских частях, безнаказанно бомбили с высот 2000—2500 м. Иногда они снижались и играли роль истребителей прикрытия для подходивших позднее «Юнкерсов». Как правило, воздушный бой «Фокке-Вульфы» вели не активно, считая своей главной задачей защиту пикировщиков.

Немецкие оппоненты из штурмовых групп оказались исключительно опасными противниками для советских штурмовиков. Из 30 групп Ил-2, вылетевших 31 мая на задание в районе Яссы, 28 попали под комбинированные атаки: сверху на них нападали Bf 109, а снизу — FW 190. Если верхнюю полусферу могли защитить истребители непосредственного прикрытия и воздушные стрелки, то огонь снизу сзади оказался по-

**Штурмовики
FW 190F-2 с внешними
воздухозаборниками и
пылефильтрами на
заснеженном
аэродроме в России**



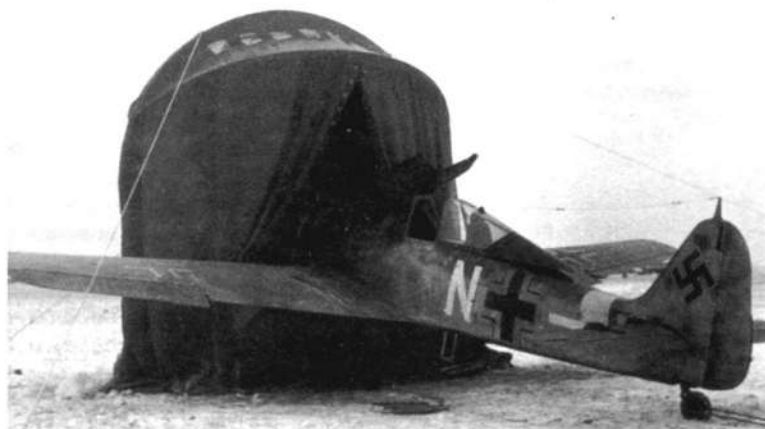


Машина с бомбой SC 250 и без внешних крыльевых пушек — штурмовик, принадлежавший истребительно-бомбардировочному отряду JG54

истине губительным. Кроме того, от огня пушек и пулеметов «Фокке-Вульфа» броня Ил-2 защищала слабо. В одном из вылетов в последний день мая обер-лейтенант Н. Шмит доложил о трех сбитых штурмовиках, а обер-фельдфебель Й. Энценсбергер (оба из I/SG10) — еще двух.

И все-таки, по большому счету, широкое применение штурмовиков FW 190 не оправдало возлагавшихся на него надежд. Изменение тактики советской авиации, использование многочисленных групп истребителей на разных ярусах выявило уязвимость немецких машин. За короткий срок группа II/SG2 потеряла трех командиров отрядов, причем двоих — безвозвратно (возглавлявший 6/SG2 кавалер «Рыцарского Креста» капитан Г. Блекман до своей гибели 4 июня успел сбить 27 советских машин). Только в течение 6 июня в эскадре SG10 недосчитались восьми FW 190, пять из которых сбили истребители 4-го иак и зенитчики, а три совершили вынужденные посадки. Среди погибших был фельдфебель К. Рибике — в 592-м вылете зенитка точно попала в пикирующий на днестровский мост «Фокке-Вульф».

Тем временем процесс перевооружения штурмовых частей на FW 190 продолжался. Так, в середине марта 1944 г. была создана временная учебная база в Вильно, где части SG1 должны были по очереди, начиная с III группы, овладеть новыми машинами, затратив на это примерно по 40 дней. Командир этой части майор Ф. Ланг, которого не слишком порадовало знакомство с новой машиной, вспоминал: «В последних числах марта к нам поступили несколько «Фокке-



Вульфов» и началась активная переподготовка пилотов... Первоначально нам очень не хватало бортстрелков, без них мы весьма неуютно чувствовали себя в воздухе. Ведь бортстрелки, большая часть которых в эти дни отправилась в другие части, а оставшиеся приступили к переподготовке в качестве пилотов, не только защищали нас от вражеских истребителей, но и помогали отыскивать цели, а также поддерживали связь с другими экипажами группы».

«Фокке-Вульф» и десять сталинских ударов

Начавшееся во второй половине июня 1944 г. советское наступление в Белоруссии прервало планомерный процесс перевооружения. Группе I/SG1 было суждено начать перевооружение на FW 190 только в самом конце года. К этому времени был создан 10-й воздушный флот (штаб в Берлине, ко-

Для удобства обслуживания мотоустановки в зимних условиях в частях Люфтваффе оборудовали импровизированные «шатры», защищавшие механиков от ветра и даже обогреваемые внутри. Такого типа «шатер» применялся в штурмовой эскадре SG2

Бомбы калибра 50 или 70 кг могли применяться с подфюзеляжного держателя, на который монтировалась переходная балка ER4



мандующий генерал Г.-Г. Зайдель), которому подчинялись сначала шесть, а затем семь учебных штурмовых эскадр, готовивших летчиков-штурмовиков. Большинство учебных соединений, располагавшихся в Югославии, Франции, Польше и других оккупированных странах, ранее специализировались на обучении слепым полетам, пилотировании многомоторных машин, освоении тактики поражения целей с пикирования. Теперь они переквалифицировались и начали обучать тактике штурмовых действий на скоростных самолетах.

Переоснащенные весной и в начале лета штурмовые авиагруппы широко применялись на Восточном фронте. Одной из них была группа III/SG3, которая прошла переучивание с Ju 87 на FW 190F в Паддубице и действовала с аэродромов Идрица, Двинск, Тильзит, Велонен, Лаатре и других в составе 3-й авиадивизии 1-го воздушного флота. Летчик этой части лейтенант В. Гейл летал на FW 190F летом 1944 г., когда советские войска предприняли большое наступление в Белоруссии и Прибалтике. Он оставил интересные воспоминания:

«Нашей задачей было по возможности замедлить темп наступления русских, дать наземным войскам возможность подготовить импровизированные оборонительные позиции. Когда линия фронта оказывалась прорванной, наша работа состояла в затыкании образовавшейся дыры. В то время ситуация на земле менялась так быстро, что мы были вынуждены начинать каждый новый день с полетов на вооруженную разведку: два—три

звена (в каждом по 4 машины) посылались для обследования районов, за которые несла ответственность наша группа, и для уточнения направления движения русских. Поскольку со временем мы хорошо изучили зону боевых действий и знали расположение противника по состоянию на предыдущий вечер, то были способны предвидеть, с какого из участков следовало начинать разведку на следующее утро. К тому же, если бронетанковые части противника начинали двигаться, то на дорогах их было значительно легче обнаруживать.

Как только разведывательное звено возвращалось, и его пилоты докладывали о текущем положении войск противника, самолеты группы распределялись по целям в соответствии с их важностью. Штурмовики FW 190F, имевшиеся на вооружении группы, были вооружены двумя 13-мм пулеметами MG131 и двумя 20-мм пушками MG151/20. Основным способом нанесения удара была атака с малой высоты с использованием фугасных авиабомб SC500 и SC250, помимо них применялись и осколочные SD2, SD4 и SD10».

Гейл уточнял: «Когда мы обнаруживали бронеколонну противника, беспрепятственно продвигающуюся вперед, мы обычно сосредоточивали атаки на слабозащищенных транспортных автомашинах и топливозаправщиках; было сравнительно просто поражать их огнем пулеметов и пушек и, кроме того, мы знали, что без соответствующего обеспечения и горючего танки далеко не уедут. Если же бронетанковые подразделения



противника вели бой с нашими наземными войсками, то в этом случае сами танки становились нашими важнейшими целями.

Обычно основным тактическим подразделением в подобных ударах было звено «Фокке-Вульфов», хотя против крупных групп танков противника иногда привлекался и целый отряд в составе 12 самолетов. Как правило, FW 190F летели в район цели на высоте около 2000 м, выше зоны эффективного огня легких зенитных средств, а затем переходили на малые высоты. Чаще всего атака танков и броневедомостей производилась с бреющего полета — с высоты около 10 м при скорости 480 км/час; при этом сбрасывание бомб выполнялось в тот момент, когда вражеский танк полностью скрывался под капотом мотора. Сброшенная 250-кг бомба могла поразить танк как прямым попаданием, так и от ricochetировав от поверхности земли. Замедление взрыва бомбы было установлено однокундным для того, чтобы самолет не пострадал от осколков. Летчики считали подобный способ довольно эффективным против танков на открытой местности. После сбрасывания бомб FW 190F мог атаковать небронированные цели с применением пушек и пулеметов».

Гейл вспоминал об особенностях боевых действий в тот период: «В ходе советского наступления напряженность боевых действий нашей группы была очень высокой, иногда мы совершали до семи и даже восьми вылетов в сутки. Большая часть полетов по продолжительности не превышала получаса — противник находился совсем близко. Когда мы заставляли русскую танковую колонну, оторвавшуюся от своих зенитных средств, то нам удавалось нанести ей нема-

лый ущерб практически без потерь со своей стороны. Но когда противник имел хорошее зенитное прикрытие, то в ряде случаев наши потери тоже оказывались серьезными. С русскими истребителями мы имели дело очень редко. Лично я видел их всего два раза, и в обоих случаях мы не потеряли ни одного самолета».

Лейтенанту В. Гейлу крупно повезло. Его FW 190F-8 № 931349 был подбит 20 августа зенитным огнем в Прибалтике около хутора Каприна, совершил вынужденную посадку на «брюхо», а летчик получил ранение.

К этому времени интенсивность использования «Фокке-Вульфов» значительно снизилась, перебои с поставками горячего вынудили ограничиваться одним—двумя вылетами в день на исправную машину. Немцы стали широко использовать тягачи для буксирования самолетов на взлетную полосу перед стартом и закатывания их обратно в укрытие после завершения полетов. Действуя против северного фланга советских войск, наступавших по плану «Багратион», группа III/SG3 понесла тяжелые потери. Неприятности начались еще при перелете на фронт: в результате катастрофы в условиях плохой погоды 1 июля в районе Удерфельде (Восточная Пруссия) погиб командир 9-го отряда кавалер «Рыцарского Креста» оберлейтенант Г.-А. Мейер. Из имевшихся в группе первоначально 51 FW 190F-8 к концу августа осталось, несмотря на пополнения, всего 20 машин, примерно половина из которых нуждалась в ремонте. За два месяца были списаны 40 «Фокке-вульфов» (около 40 самолето-вылетов на одну потерю), причем доля машин, пораженных огнем с земли, оказалась примерно такой же, как доля потерь от огня советских истребителей. До-

Иногда и сами охотники становятся жертвами. Результат удара советской авиации по аэродрому «Фокке-Вульфов»



Пилоты истребительно-бомбардировочного отряда эскадры JG54 на одном из аэродромов в районе Ленинграда

статочно отметить, что сослуживец Гейла унтер-офицер О. Таннеберг был сбит внезапной атакой истребителей при взлете с аэродрома Дорпат и погиб. Лукавил Гейл в своих воспоминаниях, лукавил...

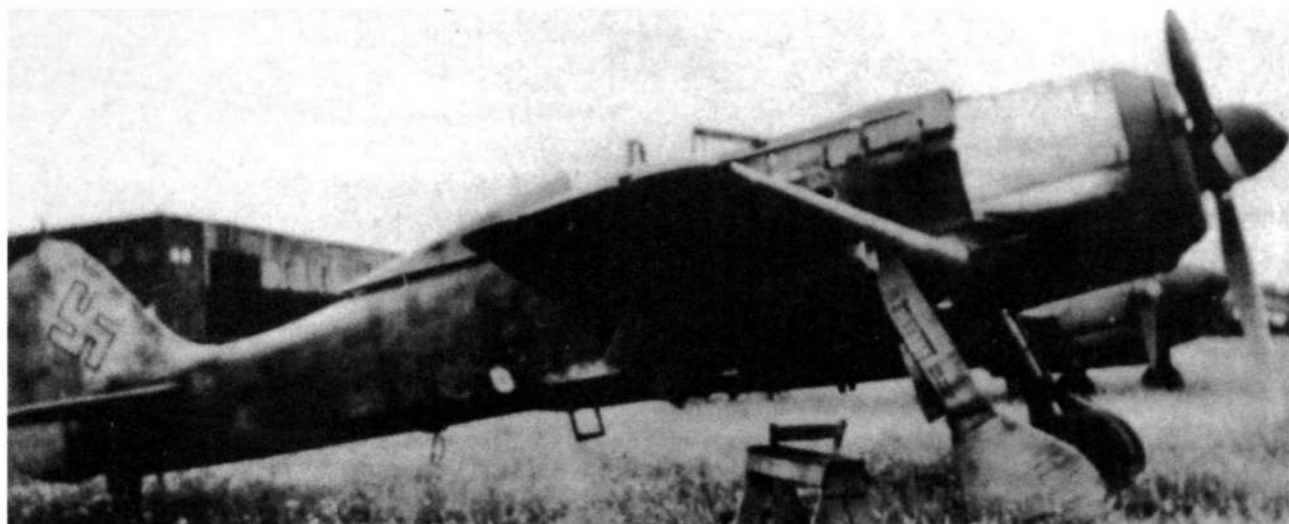
Командиром 9/SG3 с 3 июля стал лейтенант В. Меин, которого германский историк Э. Обермайер относил к «выдающимся пилотам второй генерации» (имея в виду, что он вступил в строй в ходе войны и наиболее успешно действовал в ее заключительной фазе). До переучивания в мае 1944 г. с Ju 87 на FW 190 Меин выполнил 440 вылетов над Грецией, Хорватией, Советским Союзом. Летая на «Фокке-Вульфе» (на самолете данного типа он совершил до мая 1945 г. 281 вылет), лейтенант результативно действовал против наземных целей и советских ВВС, уничтожив за два летних месяца семь самолетов, включая три «Аэрокобры». Хотя летчика самого неоднократно сбивали, Меин неизменно возвращался в строй.

Бок о бок с III/SG3 действовала в Прибалтике группа III/SG4, которую создали путем переформирования III/SKG10. Располагая 54 новейшими «Фокке-Вульфами», группа перелетела в Якобштадт из Северной Франции, где до этого участвовала в налетах на войска союзников, высадившихся в Нормандии. В докладе командира III/SG4 майора Г. Вейерта, направленном в штаб 1-го воздушного флота, отмечалось, что в период с 4 июля по 27 октября 1944 г. его часть совершила 363 групповых вылета с участием 2559 самолетов, которые сбросили 709,45 т бомб на позиции советских войск, транспортные средства на дорогах и другие цели. В результате бомбоштурмовых действий, по докладом летчиков, было уничтожено 16 танков,

36 гусеничных транспортеров, 1889 автомашин, 238 единиц гужевого транспорта, 54 орудия, подавлен огонь 10 артиллерийских и 20 зенитных батарей, взорвано 10 мостов, вызвано 53 пожара. В воздушных боях пилоты группы сбили 16 самолетов, 21 повредили, а еще 7 машин уничтожили на земле. «В отдельных случаях сильная облачность и задымление местности не позволяли полностью уточнить воздействие нашего оружия, особенно при использовании осколочных авиабомб SD1 и SD4 в контейнерах», — указывал Вейерт.

Германский историк В. Дирих отмечал, что группа безвозвратно потеряла всего 14 FW 190, следовательно, одна потеря приходилась на 183 боевых вылета, что, по его мнению, являлось отличным результатом и с лучшей стороны характеризовало живучесть «Фокке-Вульфа»-штурмовика. Однако если верить отчетам генерал-квартирмейстера Люфтваффе, за указанный период погибли 14 летчиков из III/SG4 (включая кавалера «Рыцарского Креста» обер-фельдфебеля К. Голлеса), еще 5 получили ранения, а потери в технике за указанный период по разным причинам составили 49 FW 190, преимущественно модификации F-8 (таким образом, гибель одного самолета в действительности приходилась в среднем на 52 вылета).

Осенью 1944 г. основным районом применения германских штурмовиков являлась Прибалтика, но в конце года многие части на FW 190 сконцентрировали главным образом в Венгрии, где эскадры SG2, SG10 и некоторые группы приняли участие в боях в районе Будапешта. По данным германского командования, из 6343 вылетов, которые совершили штурмовики в последнем месяце



1944 г., 4665 выполнили части, подчиненные 4-му воздушному флоту. При отражении в декабре наступления 2-го и 3-го Украинских фронтов огнем штурмовиков, преимущественно FW 190, было сбито 13 советских самолетов, уничтожено 88 танков, 547 автомобилей, 715 повозок, 46 артиллерийских орудий, 10 локомотивов; 21 экипаж погиб и 15 пропали без вести.

К началу 1945 г. Люфтваффе располагали 1331 штурмовиком, из которых 1077 составляли FW 190 (абсолютное большинство из них действовало на Восточном фронте). Никогда прежде в строю не было такого значительного количества самолетов конструкции К. Танка. Они приняли участие во всех операциях завершающего этапа Второй мировой войны и, конечно, Висло-Одерской, ставшей одной из крупнейших. Операция началась в сложных погодных условиях во второй половине января 1945 г. Первоначально советская авиация действовала небольшими силами, да и немецкая особой активности не проявляла, быстро потеряв ряд передовых аэродромов. В условиях туманов, низкой сплошной облачности, мелкого снега, временами переходящего в дождь, подвижные группы 1-го Белорусского фронта стремительно прорвали оборону неприятеля и в последние дни января вышли к Одеру. Они с ходу форсировали реку и захватили плацдармы в районе Кюстрина.

Отступая, немцы взрывали взлетно-посадочные полосы, поэтому части 16-й воздушной армии продолжили базироваться на грунтовых, часто раскисших аэродромах в 100—140 км от линии фронта, не могли надежно прикрыть танковые и общевойсковые армии. Люфтваффе располагали на берлин-

ском направлении большим количеством аэродромов с искусственными полосами. Значительную часть переброшенной с Запада авиации противник бросил на поддержку своих оборонявшихся войск. Фактически в первой декаде февраля в ролях штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков применялись почти все группы и эскадры 6-го воздушного флота, и прежде всего вооруженные самолетами FW 190.

Нашим войскам приходилось отражать массированные налеты «Фокке-Вульфов». Группы численностью 20—40 самолетов, а в отдельные дни до 60 FW 190 действовали по боевым и походным порядкам войск маршала Г.К. Жукова, по переправам через Одер, стремясь ликвидировать советские плацдармы на западном берегу в районах северо-западнее Кюстрина, севернее и южнее Франкфурта-на-Одере. Обычно они приходили со стороны солнца на высоте 2500—3000 м, а при пасмурной погоде — за облаками, широко используя противозенитный маневр по высоте, направлению и скорости. Бомбометание производилось с двух—трех заходов с пикирования под углами 45—70° с 2500 м до высоты 1000—500 м. Практиковались заходы с востока с последующим уходом в сторону своих войск на бреюшем. Освободившись от бомб, «Фокке-Вульфы» часто снижались до 20—40 м и штурмовали цели.

По данным штаба 16-й ВА, за первую декаду февраля 1945 г., когда для войск фронта сложилась наиболее тревожная обстановка, посты ВНОС зафиксировали 13950 пролетов вражеских самолетов, две трети из которых выполнили FW 190 (еще недавно такого количества этих самолетов не наблюдалось на всем советско-германском фронте за целый

Эта машина с подфюзеляжным и подкрыльевыми бомбодержателями, а также с приемником воздушного давления, вынесенным на законцовку крыла, относится к модификации FW 190F-9

Зимой 1944-1945 гг. штурмовики из SG2, действовавшие в Венгрии, несли камуфляжную окраску нового типа



месяц!). Не располагая пригодными аэродромами вблизи Одера, 16-я воздушная армия произвела за первые 10 дней февраля лишь 1530 самолето-вылетов.

Однако советские войска многому научились за годы войны. Несмотря на все уловки немецких летчиков, наших зенитчиков, охранявших переправы, мосты, передовые плацдармы, редко удавалось застать врасплох, эффективность стрельбы была очень высокой. Постоянно работали радиолокационные станции, передававшие сведения о приближении самолетов противника средствам ПВО. Наиболее опытные летчики-истребители, прежде всего из 3-го иак, взлетали по тревоге, используя прямолинейные участки автомагистралей, и неожиданно для врага обрушивались на группы FW 190, стремясь атаковать штурмовиков до сбрасывания ими бомб. В других случаях успешными были вылеты на «свободную охоту».

В результате Люфтваффе понесли исключительно тяжелые потери. Согласно официальным германским отчетам, за семь дней последнего зимнего месяца войны (сохранились данные с 1 по 4 число включительно, а также статистика за 6, 8 и 9 февраля) было выполнено 7540 самолето-вылетов, преимущественно против 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов, потеряно 189 самолетов; с учетом подбитых в боях и поврежденных на аэродромах немецкие потери можно оценить в 350–360 боевых машин. В дневнике Верховного главнокомандования вермахта, в частности, сообщалось:

«В течение 2 февраля 1945 г. Люфтваффе произвели 1053 самолето-вылета, при этом потери составили 49 самолетов сбитыми или пропавшими без вести. Лишь незначительные действия наблюдались в Венгрии (столь же слабая активность отмечалась в Курляндии, а главные силы защищали берлинское направление. — Прим. авт.). Русские сосредоточили основные усилия в Силезии. За счет участия в боевых действиях 1-го истребительного корпуса, значительно возросло число самолето-вылетов нашей авиации. Уничтожено 20 танков и 600 автомашин. Те-

перь главная задача воздушного флота (6-го ВФ. — Прим. авт.) состоит в том, чтобы парализовать движение моторизованных частей и подавить огонь пехотных орудий; силы воздушного флота «Рейх» предназначены исключительно для обработки плацдармов противника на Одере, скопления его живой силы и техники в районе реки, а также для защиты неба Берлина».

В эти дни немцы признали гибель многих опытных летчиков-штурмовиков. Так, 7 февраля юго-восточнее Франкфурта-на-Одере над мостами был сбит в сложных погодных условиях огнем малокалиберной артиллерии самолет командира 1/SG1 капитана В. Хоффмана; пилот погиб. Его непосредственный начальник майор Х. Каубиш, возглавлявший I группу, разбился 12 февраля, пытаясь посадить севернее Котбуса подбитый советскими истребителями FW 190F-8/R-1. Через день не вернулся из вылета в район Наунбурга капитан Г. Штайнвахс, долгое время служивший в эскадре SG 1, а в момент гибели возглавлявший учебно-боевую группу II/SG151. На высоте 800 м его перехватил краснозвездный «охотник». В эти же дни лейтенант Г. Яуерник из 6/SG77 разбился в катастрофе на аэродроме Шпроттау, а исполнявший обязанности командора SG2 майор Ф. Ланг едва остался жив в скапотированном самолете после боя с советскими истребителями...

Истребители ВВС Красной Армии не действовали крупными группами; как правило, задание выполняла эскадрилья, насчитывавшая 6–8 машин. Но даже такое подразделение успешно срывало работу немецких штурмовиков: успешно осаждалась от бомб, «Фокке-Вульфы», пикируя, уходили на территорию своих войск под защиту зенитной артиллерии. Ведь даже наиболее распространенные машины Як-9 или Ла-5 (не говоря о новейших Як-9У, Ла-7 или Як-3, значительно превосходивших FW 190 в скорости на малых и средних высотах) имели хорошие шансы сбить один-два тяжелых, малоповоротливых штурмовика. Впро-

чем, случались и исключения. Представляя обер-фельдфебеля Г. Мишке из III/SG4 к награждению «Рыцарским Крестом», командир части отмечал, что этот летчик бесстрашно атаковал большие группы советских бомбардировщиков и штурмовиков, неоднократно добиваясь успехов. Так, 21 февраля и 11 марта 1945 г. он, по немецким данным, сбил восемь и девять самолетов с красными звездами, соответственно, причем первые результативные и неожиданные для русского противника атаки выполнял, даже не освободившись от бомб! (До краха гитлеровской Германии наградить летчика не успели.)

К началу решающих боев за столицу Рейха таких опытных летчиков, как Мишке, немцам остро не хватало, но они не испытывали проблем с техникой: заводы поставляли большое количество самолетов FW 190F-8 и еще более современных F-9. Это позволяло не ремонтировать поврежденные машины, а заменять их новыми. Отряды 6/SG2 и 5/SG77 осваивали FW 190F-8 в варианте «панцершрек», а 3/SG1 и 9/SG77 готовились к перевооружению на модификацию с реактивным оружием «панцерблиц». Однако интенсивность использования самолетов значительно упала: согласно материалам эскадры SG2, каждый «Фокке-Вульф» совершил в марте не более семи вылетов, что определялось недостатком горючего. Большинство учебных соединений по этой причине пришлось расформировать. Так, 31 марта командир SG104 подполковник Г. Пресслер получил приказ взорвать технику и аэродромные постройки в Фредерикшафене (Дания) и направить 1200 солдат, офицеров и курсантов учебной эскадры для защиты Берлина в сухопутные войска.

Один из наиболее известных и титулованных пилотов Люфтваффе полковник Г.-У. Рудель, как известно, выполнил немало вылетов на FW 190, но до последних дней

войны сохранил «преданность» Ju 87. Продолжила использовать «Юнкерсы» и группа III/SG2, в которой долгое время служил аспикировщик и которую он возглавлял больше года (1 августа 1944 г. Рудель принял командование всей эскадрой «Иммельман»). После того, как 8 февраля 1945 г. Руделя в очередной раз подбили, вынужденная посадка прошла неудачно. В итоге, летчику ампутировали в госпитале часть голени. Однако он вернулся в строй и даже продолжил полеты, сформировав в начале апреля «Боевое соединение Руделя», в которое входили 10(Pz.)/SG2 (20 Ju 87, все исправны), а также II/SG2, I/SG77 и II/JG6 (130 FW 190, 127 исправных). Рудель вспоминал о боевых вылетах последних недель войны: «Американские и русские самолеты рыскали на малой высоте по всей стране, часто путаясь друг у друга под ногами. Наиболее неприятные визитеры появлялись с запада, но и восточные «гости» немногим лучше. Когда мы поднимались в воздух, то часто обнаруживали, что «янки» подкарауливали нас с одной стороны, а русские — с другой. Старые Ju 87 по сравнению с вражескими самолетами казались медлительными улитками...

Обычно мы взлетали утром с аэродрома Куммер силами четырех или пяти противотанковых самолетов в сопровождении 12—14 FW 190, которые несли бомбы и в то же время прикрывали «Юнкерсы». Противник уже поджидал нас, сосредоточив значительно превосходящие силы. Очень редко, только если получалось «наскрести» достаточно бензина, удавалось проводить совместные операции всеми частями, имевшимися в моем распоряжении. Но даже в этом случае противник имел пятикратное превосходство!»

Справедливость многих слов Руделя видна на примере участия в Берлинской операции эскадры SG77. В начале апреля она располагала 110 исправными FW 190F и базировалась на аэродромах Пардубица, Нимец,



Желтоносые FW 190F-8 из II/SG2 в Румынии



Система «Мистель» с самолетом наведения FW 190А-8 и ударным самолетом Ju 88В. На «Юнкерсе» смонтирована дополнительная (средняя) опора шасси, сбрасывавшаяся после взлета

Каменц, Швайдниц перед войсками 1-го Украинского фронта. Примерно в 350 км от линии фронта к западу уже стояли англо-американские войска; их авиация постоянно наведывалась в район занятых немцами аэродромов. Наибольший урон принес рейд 17 апреля группы из 60—80 «Мустангов», которая как снег на голову свалилась на взлетающие «Фокке-Вульфы» — отряд 8/SG77 перестал существовать, шесть немецких летчиков погибли, включая кавалеров «Рыцарских Крестов» командира отряда обер-лейтенанта А. Ламберта и лейтенанта Г. Бауера (летали на FW 190F-8 № 584043 и F-9 № 426043, соответственно). На следующий день был сбит зенитчиками 3-й гвардейской танковой армией при выполнении 964-го вылета командир I группы капитан Г.-Й. Бранд, а вскоре встреча с летчиками 13-го иак оказалась последней для одного из наиболее опытных его подчиненных оберфельдфебеля К. Шютта.

Уже в конце апреля некогда мощное соединение Люфтваффе, противостоявшее советским ВВС, лишилось практически всей техники. Аналогичная ситуация сложилась и в других штурмовых соединениях, участвовавших в обороне столицы Рейха: SG1 (без 8-го отряда), SG2 (без I группы), SG4 и 77 в полном составе, а также штабной отряд, II/SG3 и отдельные учебные подразделения.

В указанный период времени немцы применили против наступающих советских войск новый тип оружия, так называемую систему «Мистель», состоявшую из двух самолетов — бомбардировщика Ju 88 и истребителя FW 190. Бомбардировщик, у которо-

го кабина экипажа заменялась трехтонной боевой частью кумулятивно-фугасного типа, являлся ударным компонентом; он оснащался автопилотом для сохранения направления полета на последнем участке траектории. От момента взлета до отцепки самолета наведения FW 190 управление составной системой осуществлял пилот «Фокке-Вульфа». В апреле 1945 г. в советских документах отмечено несколько попыток применения «Мистелей» по мостам и переправам через Одер; прямых попаданий немцы не добились, но мощной волной, порожденной взрывом, понтонные переправы были разорваны, а двигавшиеся по ним танки, автомобили и люди сброшены в воду. Впрочем, через пару часов понтонные переправы удавалось восстановить.

Последние дни существования Люфтваффе отмечены жесточайшим топливным голодом, а также острой нехваткой подготовленных пилотов. В ход пошли планеристы из «гитлерюгенд», но даже таких эрзац-летчиков было недостаточно. Врывавшиеся на аэродромы в районе Берлина советские танкисты обнаруживали нагромождения из разрушенных, поврежденных или совершенно исправных самолетов, преимущественно с сухими топливными баками. Сотни «Фокке-Вульфов» из различных авиачастей оказались более неспособными подниматься в небо и как больные птицы бессильно стояли на аэродромах Восточной Пруссии, Померании, в других районах Германии. Вермахт капитулировал, война в Европе закончилась. Жизненный путь и боевая карьера FW 190 подошли к концу.

Достоверные сведения о потерях «Фокке-Вульфов» на Восточном фронте 4 февраля 1945 г.

Тип и номер самолета	Бортовой код	Подразделение	Характер происшествия	Судьба пилота	Район	Степень разрушения
F-9 № 424131	«5» черный	I/SG1	Аварийная посадка	Невредим	Коттбус	30%
F-8 № 584236	«2» черный	I/SG1	Аварийная посадка	Невредим	Коттбус	30%
F-8 № 584354		I/SG1	Аварийная посадка	Невредим	Коттбус	30%
F-8 № 586632	«5» желтый	I/SG1	Аварийная посадка	Невредим	Коттбус	20%
F-8 № 582272	«1» черный	II/SG1	Посадка на «живот» после обстрела зенитной артиллерией	Лейтенант Г. Алтрихер ранен	Аэродром Макфитц	50%
F-8 № 582296		I/SG2	Аварийная посадка	Невредим	Пинкос-Пушта	45%
F-8 № 586622		I/SG2	Аварийная посадка	Невредим	Пинкос-Пушта	30%
F-8 № 588453		I/SG2	Поломка шасси	Невредим	Пинкос-Пушта	10%
F-8 № 588457	«5» желтый	I/SG1	Сбит огнем противника	Обер-фельдфебель К.-Х. Крон погиб		100%
F-8 № 933452	«0» голубой	I/SG2	Сбит огнем противника	Капитан Г. Бауер ранен		100%
F-8 № 583614		II/SG2	При штурмовке получил повреждения от близкого взрыва вражеского автомобиля, вынужденная посадка за линией фронта	Обер-фельдфебель А. Шеррер ранен	В районе Кюстрина	100%
F-8 № 588705		II/SG2	Посадка на «живот» после обстрела зенитной артиллерией	Невредим	Аэродром Фюрстенвальде	15%
F-8	«32» желтый	4/SG3	Разбился при взлете из-за отказа мотора	Обер-ефрейтор К.-Х. Глок ранен	Рамель	90%
F-8 № 583669	«11» черный	5/SG4	Разбит при вынужденной посадке, вероятно, ввиду попадания зенитного снаряда	Унтер-офицер В. Вортман погиб	Аэродром Розенборн	90%
F-8 № 586797		I/SG10	Аварийная посадка после обстрела противником	Обер-фенрих В. Зюссман ранен	Тотважон	15%
F-8 № 931023	«А»	I/SG10	Сбит в воздушном бою	Обер-фельдфебель Э. Зельцер	Около Будапешта	100%
F-8 № 588214	«9» черный	2/SG10	Не вернулся с боевого задания	Унтер-офицер Г. Брукман пропал без вести	Севернее озера Веленце	100%
F-8 № 583922	«8» черный	2/SG10	Не вернулся с боевого задания	Обер-фенрих Л. Мюллер пропал без вести	Севернее озера Веленце	100%
F-8 № 588449	«7» желтый	3/SG10	Не вернулся с боевого задания	Обер-лейтенант Ф. Керстин пропал без вести	В районе Будапешта	100%
F-8 № 588431		II/SG10	Разбился	Невредим	Веспрем	100%
F-9 № 420122		5/SG10	Сбит зенитной артиллерией	Обер-лейтенант Х. Эберсбах погиб	В квадрате 47182	100%
F-9 № 424132		I/SG77	Посадка на «живот» после обстрела зенитной артиллерией	Невредим		25%
F-8 № 588503		I/SG77	Вынужденная посадка из-за неисправности мотора	Невредим		30%
F-9 № 420133	«37» белый	1/SG151	Уничтожен противником на земле	Невредим	Аэродром Шёнфельд-Зайферсдорф	100%
F-8 № 583106		I/SG151	Ошибка пилота при посадке	Невредим	Аэродром Любек-Бланкенс	20%
A-8 № 171540	«1» белый	I/JG6	Посадка на «живот» после обстрела зенитной артиллерией	Невредим	Аэродром Зорау	10%
D-9 № 211057		II/JG6	Разбился из-за повреждения мотора	Невредим	Около Кюстрина	100%
A-8 № 737380	«3» синий	4/JG6	Посадка на «живот» после обстрела зенитной артиллерией	Невредим	Аэродром Зорау	60%
A-8 № 737927	«6» синий	4/JG6	Сбит зенитной артиллерией	Обер-фельдфебель О. Брендле погиб	Фюрстенберг	100%
A-8 № 960704	«4» желтый	3/JG11	Не вернулся из боевого вылета	Лейтенант Г. Калих погиб	Штраусберг	100%
A-9 № 737951	«4» желтый	I/JG11	Техническая неисправность	Невредим	Библис	20%
D-9 № 210241	«13» красный	6/JG301	Сбит в воздушном бою	Унтер-офицер Г. Гуде погиб	Отей	100%

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ

Для оценки роли и места FW 190 в Люфтваффе к началу 1945 г. приведем следующие цифры. В составе 1-го (Курляндия), 4-го (Венгрия и Югославия), 5-го (Финляндия и Норвегия) и 6-го (Восточная Пруссия, Польша) воздушных флотов имелось около 700 самолетов FW 190, из них порядка 500 ед. входили в состав штурмовых эскадр. На Западе 2-й (Северная Италия) и 3-й (Западный фронт) воздушные флоты располагали 760 машинами типа FW 190, из которых только 160 были штурмовиками. Кроме того, примерно 240 машин (из них 200 истребителей из JG300 и JG301) входили в состав ПВО Рейха. Эти цифры убедительно свидетельствуют о том, что FW 190 имел, подобно Янусу, два лица: «истребительное» на Западе и «штурмовое» на Востоке.

Однако если обратиться к списку ведущих асов Люфтваффе, воевавших преимущественно на «Фокке-Вульфах», то большинство из них стали известны благодаря своим победам на советско-германском фронте. Действительно, в четверку наиболее результативных «экспертов» входили оберлейтенант О. Киттель, одержавший 267 побед, майор В. Новотны (258 побед), майор Э. Рудорффер (222 победы) и подполковник Г. Филипп (208 побед). Все указанные пилоты, за исключением Рудорффера, абсолютное большинство успешных боев провели против советских самолетов. Закономерно и другое — эти трое и сами погибли в кабинах истребителей.

Что касается Рудорффера, то он сражался над Ла-Маншем, в Северной Африке, под Харьковом и Киевом, в Финляндии, Латвии и Курляндии. В истории авиации остались полные оптимизма, хотя и не всегда достоверные отчеты этого летчика и командира о результативных действиях, иногда о потрясающих воображение сериях побед на всех фронтах (136 — на Востоке, 26 — в Тунисе, 60 — на Западе, включая 12 на реактивном Me 262). Сам Рудорффер не сомневался: «на средних высотах «Фокке-Вульф» был лучшим истребителем Второй мировой войны, не считая, конечно, Me 262». На FW 190 он провел 170 победных и 13 неудачных боев, после которых семь раз прибегал к помощи парашюта и шесть раз совершал вынужденные посадки в расположении своих частей.

Отметим, что наиболее результативные пилоты «сто девяностого» долгое время служили в 54-й эскадре. «Всего» 8 побед одержал на FW 190 полковник Х. Траутлофт, ко-

торый на протяжении двух лет командовал этим соединением, а затем занял пост инспектора истребительной авиации Восточного фронта. Именно Траутлофт внес большой вклад в развитие тактики применения немецких истребителей с учетом сильных и слабых сторон ВВС Красной Армии, а также летных данных советских машин основных типов.

Пилоты Западного фронта, как и их коллеги на Востоке, высоко оценивали боевую живучесть и мощное стрелково-пушечное вооружение большинства модификаций FW 190, хотя и отмечали, что на больших высотах, где нередко происходили схватки, эта машина значительно уступала Bf 109G. Наиболее успешно на «Фокке-Вульфах» против западных союзников действовали подполковник Й. Приллер, одержавший 101 победу при 307 вылетах, майор Й. Вурмеллер, совершивший примерно столько же вылетов и прошедший на один результативный бой больше, подполковник Э. Майер (353 вылета и также 102 победы), подполковник К. Бюлиген (около 700 вылетов и 112 побед).

Все вышеупомянутые командиры почти непрерывно сражались на Западе (лишь Вурмеллер принял недолгое участие в боях на советско-германском фронте в 1941 г.) и примерно половину побед одержал на FW 190. Все они обладали превосходной летной и стрелковой подготовкой еще до того, как в Европе по-настоящему разгорелся пожар войны. Так, вскоре после нападения на Польшу, оберлейтенант Й. Приллер возглавил один из отрядов 51-й эскадры. В декабре 1941 г. его, уже командира 1/JG26 и одного из наиболее результативных асов в схватках с англичанами (58 побед), поставили во главе III/JG26. С этого момента вся дальнейшая карьера Приллера была связана с боевым применением различных модификаций «Фокке-Вульфа». Именно Приллер, ставший в январе 1943 г. коммодором JG26, и его ведомый первыми взлетели на перехват самолетов союзников утром 6 июня 1944 г., когда началась высадка союзников в Нормандии. Он сражался против английских и американских самолетов всех типов, сбив 11 четырехмоторных бомбардировщиков, а свою последнюю победу одержал 12 октября 1944 г., уничтожив «Мустанг».

Подводя итоги применения FW 190 в роли штурмовика, можно сказать, что принятое в середине войны перевооружение соединений пикировщиков Ju 87 на «сто де-

вяные» позволило штурмовым частям, прежде всего на Восточном фронте, выполнять задания без прикрытия истребителями. Однако при сильном противодействии советских истребителей такое прикрытие все-таки становилось необходимым, иначе потери оказывались весьма существенными. Более того, из анализа материалов эскадры SG1 следовало, что летом 1944 г. относительное число боевых вылетов на одну потерю в группах FW 190 не превосходило аналогичный показатель Ju 87. И все же, постоянно внося изменения в тактику боевого применения, используя новые модификации «Фокке-Вульф», немцы сохранили эту машину на вооружении до конца войны.

Наибольших успехов пилоты FW 190-штурмовиков добивались при выполнении атак с применением авиабомб малого и среднего калибра, а также с использованием мощного стрелково-пушечного вооружения для поражения различных, прежде всего небронированных целей в ближнем советском тылу. Кроме того, они выполняли вылеты, связанные с прикрытием пикировщиков, вели тактическую разведку... Надо признать, что советские сухопутные войска понесли серьезные потери от действий «Фокке-Вульф», в особенности от наиболее подготовленных и удачливых летчиков противника. Примерно 600 вылетов совершил на Восточном фронте на самолетах К. Танка лейтенант К. Пленцат из I/SG2 и столько же, но на всех фронтах, — майор В. Дербрек (служил в II(Sch.)/LG2, SchG1, SchG2 и SG4; последней эскадрой он командовал в конце войны). В летной книжке лейтенанта Г. Бухнера зафиксировано 396 вылетов, и лишь немногим меньше совершили лейтенант Г.-Г. Лохмайер и подполковник Г. Дерфель (все трое начинали службу в SchG1).

Упомянутые выше офицеры, кроме Пленцата (в прошлом пилота-пикировщика), до переучивания на FW 190 летали на Bf 109. Им, несомненно, легче, чем летчикам, привыкшим пилотировать «штуки», далось освоение самолета нового типа. Главное — им не приходилось осваивать незнакомую тактику боевого применения. Эти пилоты охотно и нередко результативно вели воздушные бои с советскими самолетами. Если верить германским источникам, то наиболее успешным асом-штурмовиком стал обер-лейтенант А. Ламберт, одержавший 117 побед. Пик его успехов приходился на период боев в Крыму, где примерно за три недели ему засчитали 70 результативных боев. А всего группа II/SG2 за полгода пребывания на Крымском полуострове в 1943—1944 гг.



сбила, якобы, 247 советских самолетов. Итоговая результативность воевавшего на Востоке сослуживца Ламбера капитана Г. Бухнера — 46 побед (кроме того, он уничтожил 46 танков и вывел из строя бронепоезд). Капитан Г. Штолльбергер сбил 45 советских самолетов (примерно 20 на FW 190, а остальные на Bf 109E), а лейтенант О. Доммерачки — 38. Но и эти, несомненно, незаурядные авиаторы не раз покидали с парашютами или разбивали на вынужденных посадках свои машины, по крайней мере по три-четыре «Фокке-Вульфа» каждый. Ведь даже по немецким данным количество потерянных штурмовиков FW 190 заметно превосходило число сбитых их огнем советских самолетов.

В целом же, проставляя «оценку» производству коллектива немецких конструкторов во главе с К. Танком, можно утверждать, что FW 190 с его многочисленными модификациями, несомненно, занял прочное место в десятке лучших одномоторных многоцелевых самолетов Второй Мировой войны. Построенные в конце 1944 — начале 1945 гг. машины мало отличались от выпущенных тремя годами ранее (за исключением, разве что, вооружения), и только у FW 190D-9 и Ta 152 облик истребителя стал существенно другим. Любопытно, что после окончания войны К. Танк предлагал свои услуги советским оккупационным властям в Германии и даже заключил с представителем советской разведки некое соглашение о переезде в Восточную зону с группой ближайших сотрудников. Однако затем, поразмыслив, он счел за благо перебраться в Аргентину, более близкую по духу. Как выясняется, уехал К. Танк в Южную Америку на деньги, полученные в качестве «зататка» от советского разведчика... Но это уже совсем другая история.

Подвеска бомбы на истребитель-бомбардировщик FW 190G-2

Таблица выпуска истребителей FW 190 по модификациям

Тип	Построено	Итого
Fw190A-0,V	45	
Fw190A-1	102	
Fw190A-2	960	
FW190A-3		
Fw 190A-4	974	
Fw190A-5	1752	
FW190A-6	1192	
Fw 190A-7	701	
Fw190A-8	6655	Всего в модификации
Fw190A-9	910	A — 13291
Fw 190D-9	1805	
FW190D-11	20	Всего в модификации
Fw190D-13	1	D — 1826
Ta152H-0,V	44	
Ta152H-1	25	Всего Та — 69

Немецкие авиачасти, вооруженные FW190, по состоянию на 27 июля 1942 г.

Подразделение, часть	Командир	Всего самолетов	Из них исправных
ПВО Германии			
St./JG1	Майор Э. Фон Зелле	2	2
II/JG1	Обер-лейтенант Д. Ровер	38	9
III/JG1	Капитан Г. Киевски	40	7
IV/JG1	Капитан Ф. Лозигкайт	39	11
3-й воздушный флот (Франция)			
St./JG2	Майор В. Эзау	2	—
I/JG2	Капитан Э. Лайе	36	7
II/JG2	Капитан Г.-Ф. Больц	37	3
III/JG2	Капитан Г. Хан	39	8
10/JG2	?	11	4
St./JG26	Майор Г. Шёпфель	4	—
I/JG26	Майор Й. Зайферт	38	10
II/JG26	Капитан Г.Х. Мейер	40	5
III/JG26	Капитан Й. Приллер	36	3
10/JG26	?	15	3
5 воздушный флот (Норвегия)			
I/JG5	Капитан Й. фон Верен	38	

Примечание. Группа I/JG5 находилась в стадии перевооружения

Таблица основных ЛТХ

Характеристика	V1	A-1	A-3	A-5	A-6	A-8	F-2
Назначение	Опытный	Истреб.	Истреб.	Истреб.	Истреб.	Истреб.	Штурм.
Тип мотора	BMW 139	BMW 801C	BMW 801Dg	BMW801D	BMW801D	BMW801D	BMW801D
Номинальная мощность, л.с.	1550	1600	1800	1800	1800	1800	1800
Размах крыла, м	9,515	10,383	10,383	10,383	10,506	10,506	10,383
Длина, м	8,11	8,805	8,805	8,95	8,95	8,95	8,95
Площадь крыла, м	14,9	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3
Масса пустого, кг	2267	2474	3225	3141	—	3170	—
Масса полетная, кг	—	3400	3977	4305	3904	4278	4803
Максимальная скорость, км/ч	594	624	629	610	640	652	—
Крейсерская скорость, км/ч	—	565	—	—	—	—	480
Потолок, м	—	7400	10600	10320	10240	9790	—
Вооружение:							
стрелково-пушечное	—	4xMG 17	2xMG 17 2xMG 151 2xMG/FF	2xMG 17 2xMG 151 2xMG/FF	2xMG 17 4xMG 151	2xMG 17 4xMG 151	2xMG 17 2xMG 151
бомбардировочное, кг	—	—	—	500	—	—	700
Характеристика	F-8	G-3	G-8	D-9	D-12	Ta 152C	Ta 152H
Назначение	Штурм.	Истреб.-бомб.	Истреб.-бомб.	Истреб.	Истреб.	Истреб.	Истреб.
Тип мотора	BMW801D	BMW801D	BMW801D	Jumo 213A	Jumo 213F	DB 603L	Jumo 213E
Номинальная мощность, л.с.	1800	1800	1800	1750	2060	2100	1730
Размах крыла, м	10,506	10,506	10,506	10,506	10,506	11,23	14,4
Длина, м	8,95	8,95	8,95	10,24	10,24	11,02	10,71
Площадь крыла, м	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	19,5	23,4
Масса пустого, кг	—	—	—	3490	—	4014	3920
Масса полетная, кг	4450	4800	5200	4830	4509	5322	5220
Максимальная скорость, км/ч	—	—	—	685	725	735	755
Крейсерская скорость, км/ч	475	460	450	—	—	520	500
Потолок, м	—	7400	7400	9840	10240	11300	14600
Вооружение:							
стрелково-пушечное	2xMG 131 2xMG 151	2xMG 151	2xMG 151	2xMG 131 2xMG 151	2xMG 151 2xMK 108	4xMG 151	2xMG 151 2xMK 108
бомбардировочное, кг	700	700	700	500	—	500	500

Немецкие авиачасти, вооруженные FW190, по состоянию на 31 мая 1944 г.

Подразделение, часть	Командир	Всего самолетов	Из них исправных
ПВО Рейха			
Дневные истребители			
St./JG1	Подполковник Г. Илефельд	2	2
I/JG1	Капитан Г. Элерс	44	15
II/JG1	Обер-лейтенант Г.-П. Эдер	42	20
IV(Sturm)/JG3	Капитан В. Моритц	48	46
I/JG11	Обер-лейтенант Ф. Энгау	28	20
III/JG11	Капитан Г. фон Фассонг	28	11
10/JG11	Капитан Э. Фибан	10	7
III/JG54	Майор Р. Шроер	23	8
Всепогодные/ночные истребители			
St./JG300	Подполковник К. Кетнер	1	1
II/ JG300	Капитан К. Петерс	32	24
Штурмовики			
III/SG3	Капитан Г. Хамерштер	28	25
3-й Воздушный флот (Западный фронт)			
Дневные истребители			
St./JG2	Майор К. Бюлиген	3	-
I/JG2	Капитан Э. Хохаген	19	14
III/JG2	Капитан Г. Хуппертц	29	19
St./JG26	Майор Й. Приллер	2	2
I/JG26	Капитан Г. Штайгер	33	23
II/JG26	Капитан Г. Науман	32	25
Штурмовики и скоростные бомбардировщики			
III/SG4	Майор Г. Вейерт	34	29
I/SKG10	Капитан К. Дальман	33	19
Разведчики			
5(F)/123	?	4	2
NAGr13	Капитан Г. фон Камптц	11	8
2-й Воздушный флот (Средиземное море)			
Штурмовики			
St./SG4	Майор Э. Янссен	3	2
I/SG4	Майор Г. Цвипт	14	4
II/SG4	Капитан Ф.-В. Штракельян	27	9
1-й Воздушный флот (Восточный фронт)			
Истребители			
St./JG54	Подполковник А. Мадер	4	4
I/JG54	Капитан А. Адамайт	42	36
II/JG54	Капитан Э. Рудорффер	54	50
4-й Воздушный флот (Восточный фронт)			
Штурмовики			
II/SG2	Капитан В. Дёрнбак	52	29
St./SG10	Подполковник Г. Видебант	5	2
I/SG10	Майор Э. Тим	32	19
II/SG10	Майор Г. Бауман	31	17
III/SG10	Майор Г. Лайхт	44	24
II/SG77	Капитан А. Глазер	33	21
5-й Воздушный флот (Восточный фронт)			
Штурмовики			
I/SG5	Майор М. Мёбус	15	13
6-й Воздушный флот (Восточный фронт)			
Штурмовики			
St./SG1	Майор П. Гассман	6	4
II/SG1	Майор Х. Каубиш	12	2
III/SG1	Капитан Р. Шрепфер	48	37

Примечание. В этот день в боевых подразделениях насчитывалось 908 самолетов FW 190 (486 действовали на Западе, 44 — на Юге и 378 — на Востоке). Из общего количества 476 входили в состав 13 истребительных групп, одного отряда и штабных звеньев, 417 — в составе 11 штурмовых и единственной группы скоростных бомбардировщиков, 15 машин числились в разведывательных подразделениях, вооруженных самолетами этого типа. Одна авиагруппа — IV(Sturm)/JG3 — проходила переформирование на FW 190A-8/R8, а три штурмовых группы перевооружались с Ju 87D на FW 190F и G.

Динамика выпуска самолетов FW 190

Истребители

Год	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Всего
1941	—	—	—	—	—	4	19	32	30	38	54	51	228
1942	88	135	161	158	115	131	163	196	207	192	148	156	1850
1943	111	225	239	209	229	109	169	159	167	127	114	313	2171
1944	329	168	320	346	431	607	788	905	898	704	1040	952	7488
1945	887	465	258	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—	1630

Штурмовики и истребители-бомбардировщики

Год	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Всего
1942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	19	38	68
1943	12	73	87	54	57	176	156	122	150	129	121	46	1183
1944	75	101	296	300	338	430	565	519	548	443	322	342	4279
1945	383	318	403	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—	1104

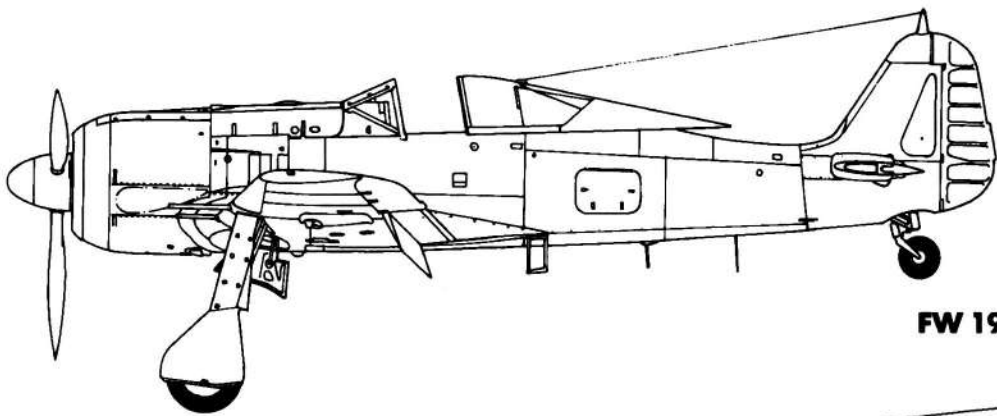
Примечание: * — данные отсутствуют

*Одной из
важнейших
«изюминок»
мотоустановки
«сто девяностого»
был двенадцати-
лопастный вентилятор*



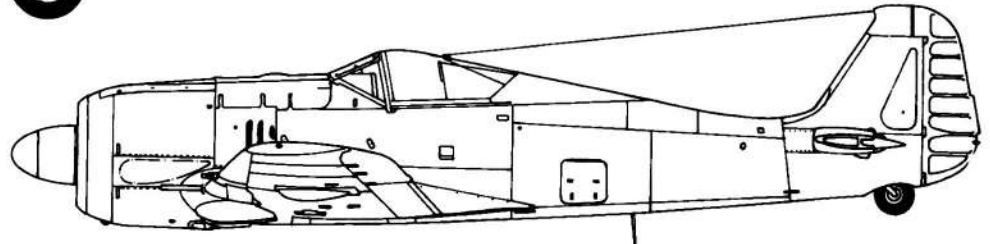
*Внизу: этот FW 190A-2,
потерпевший аварию,
принадлежал III/JG2.
Хорошо заметны
следы смывных
заводских
номеров*



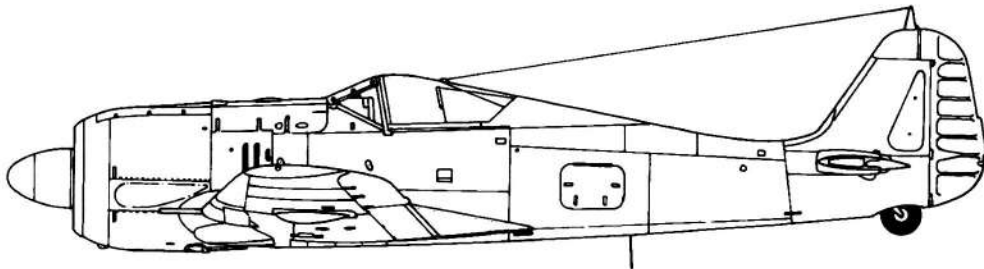


FW 190A-6

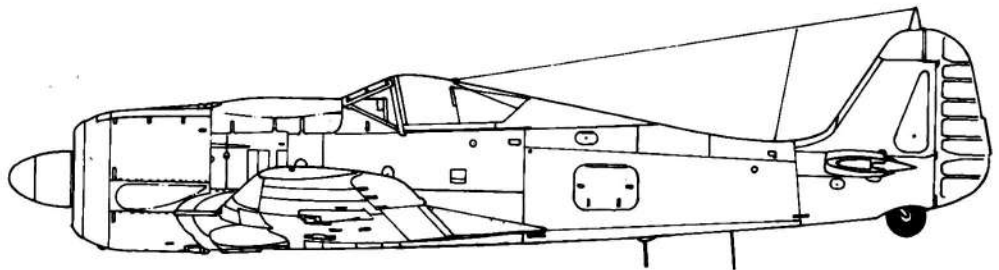
FW 190A-3



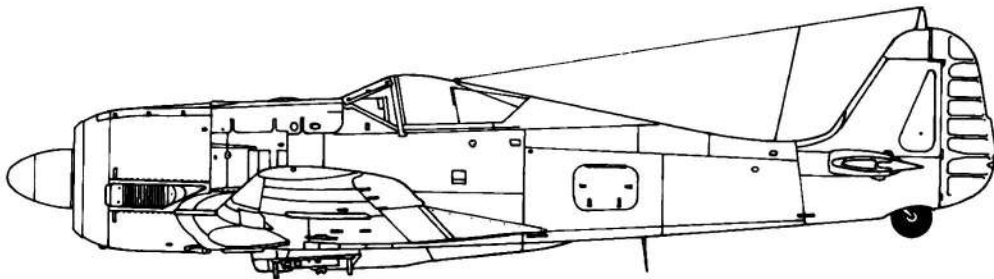
FW 190A-4



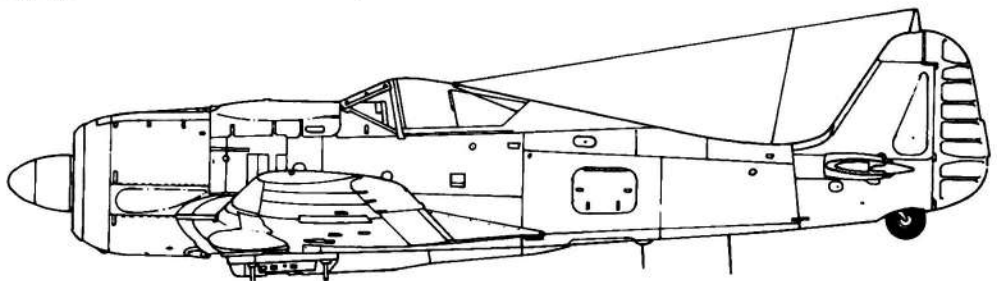
FW 190A-8

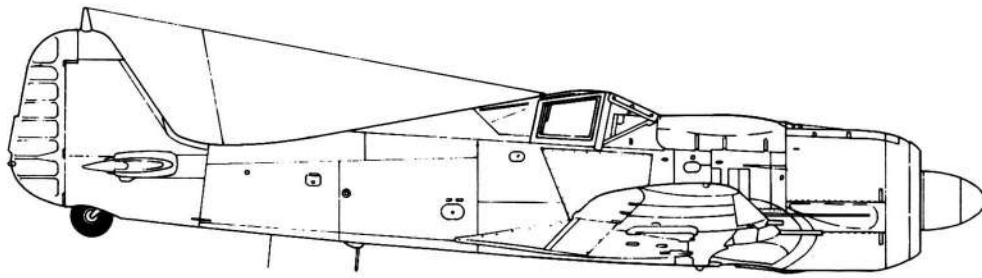


FW 190F-2

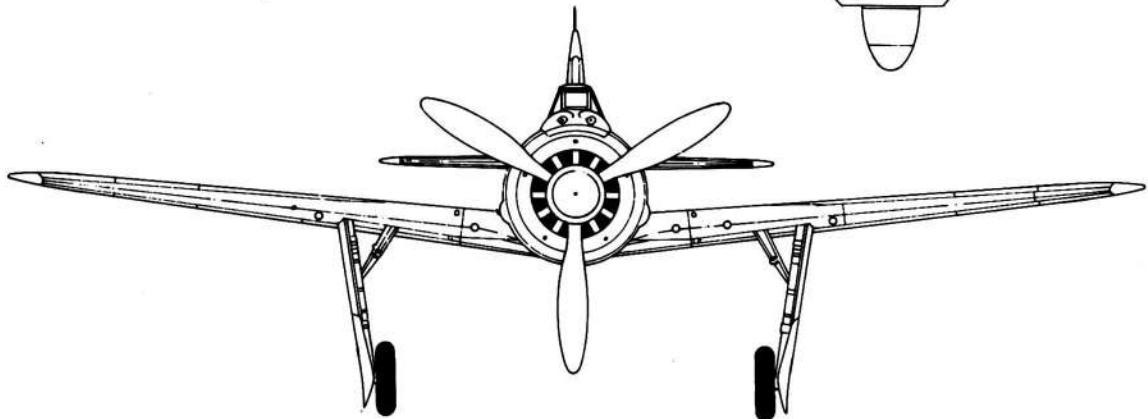
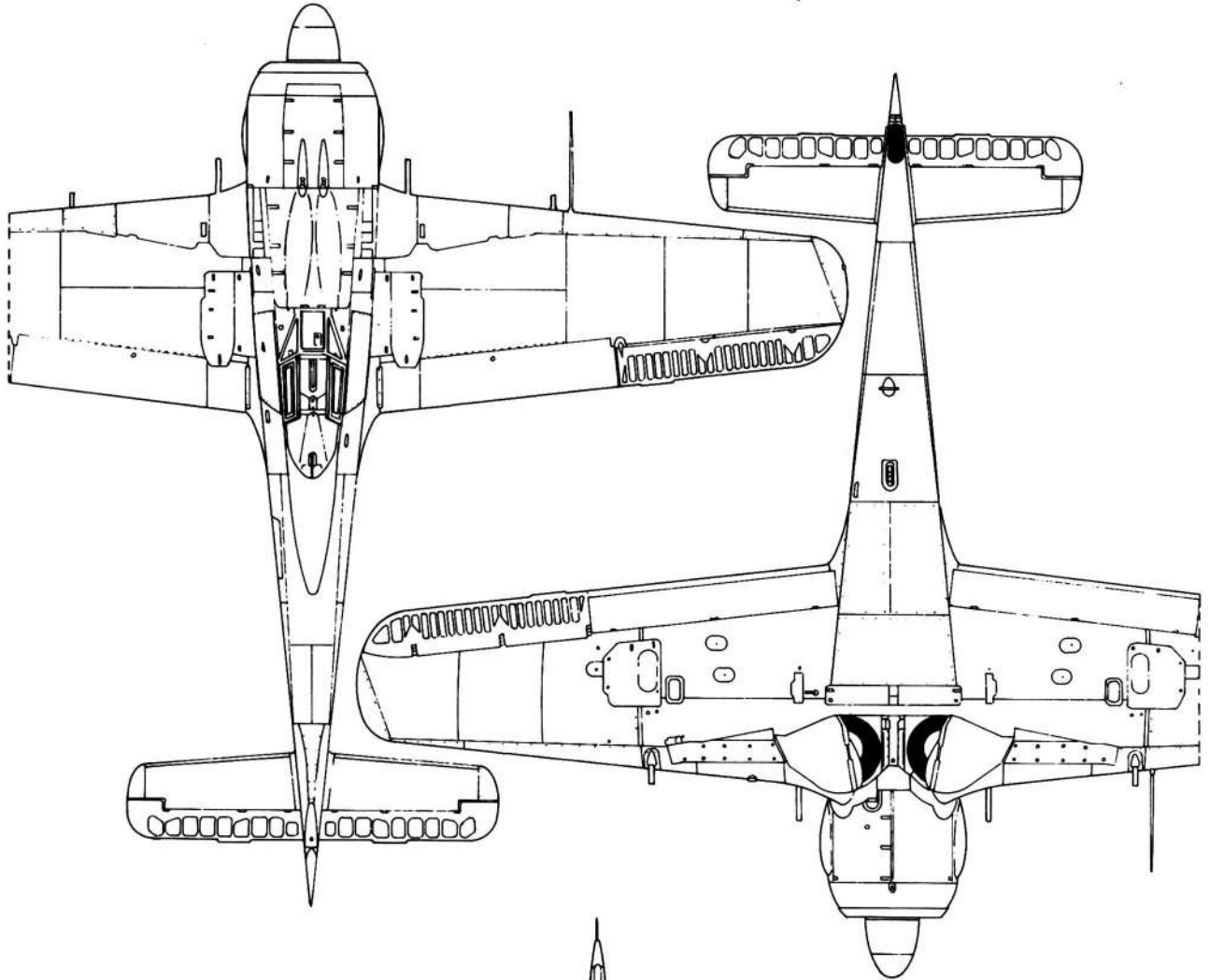


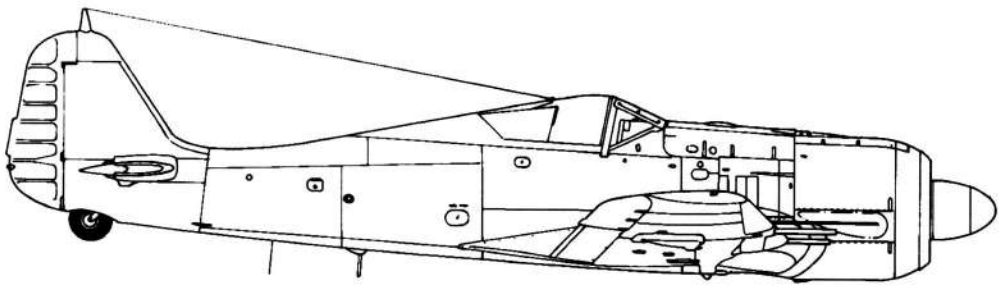
FW190F-8



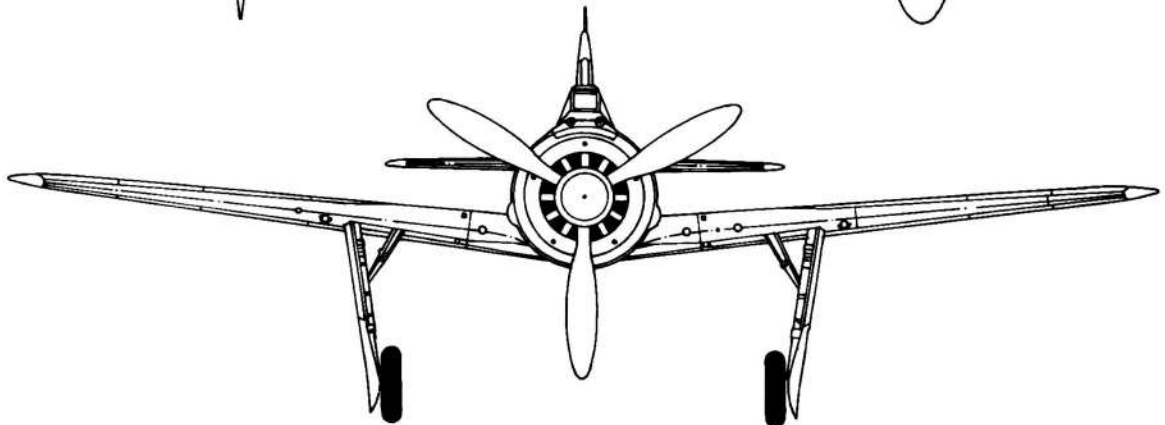
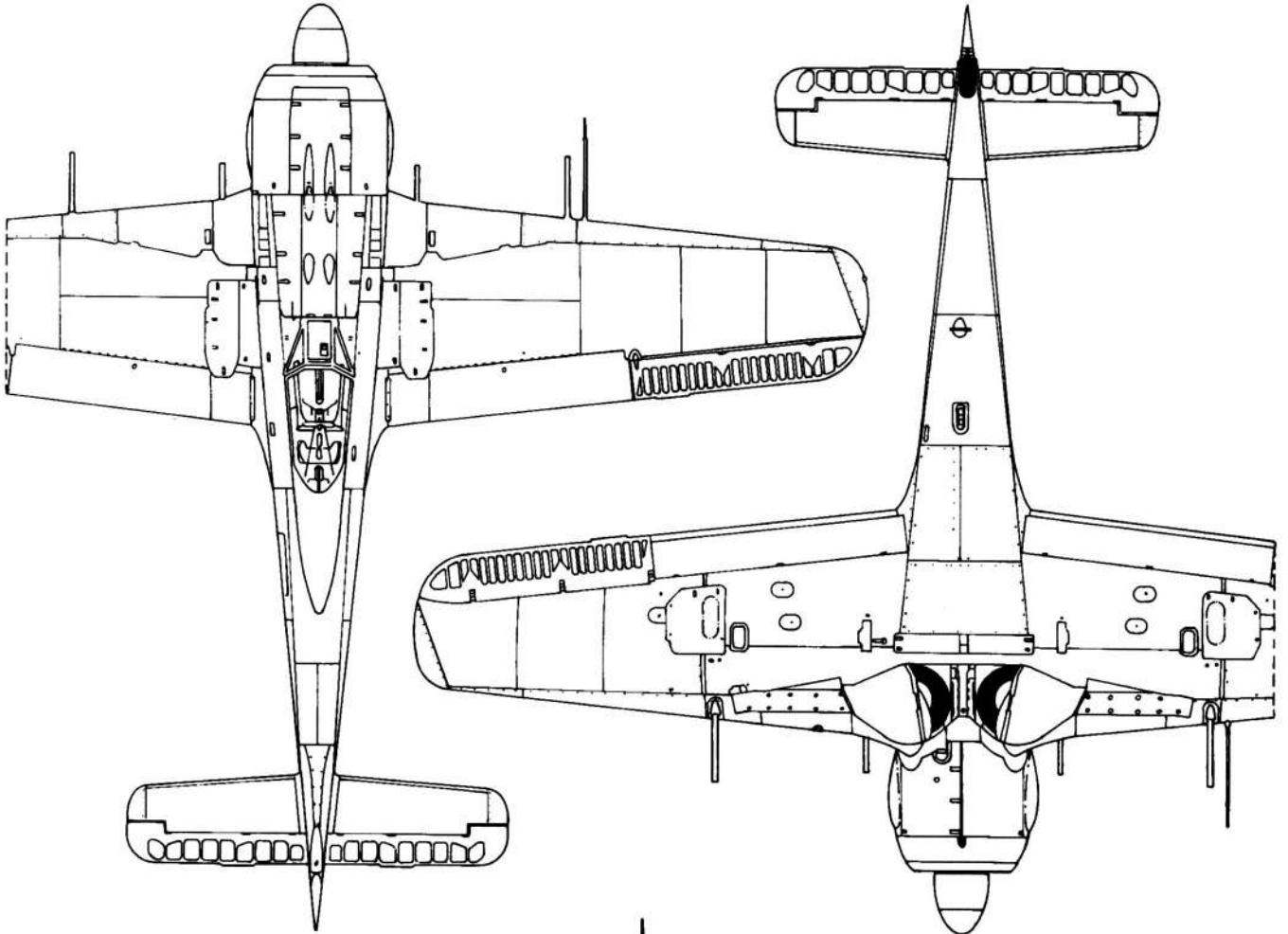


Focke-Wulf FW 190A-8/R8

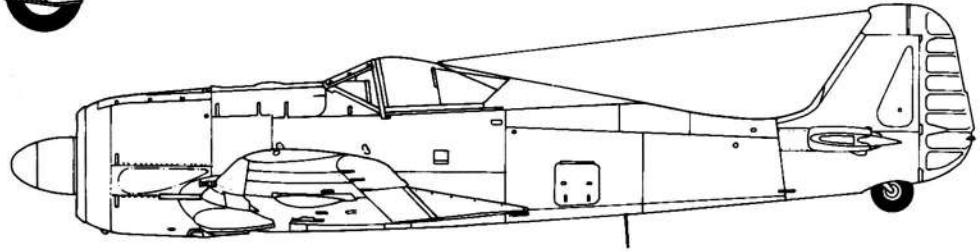
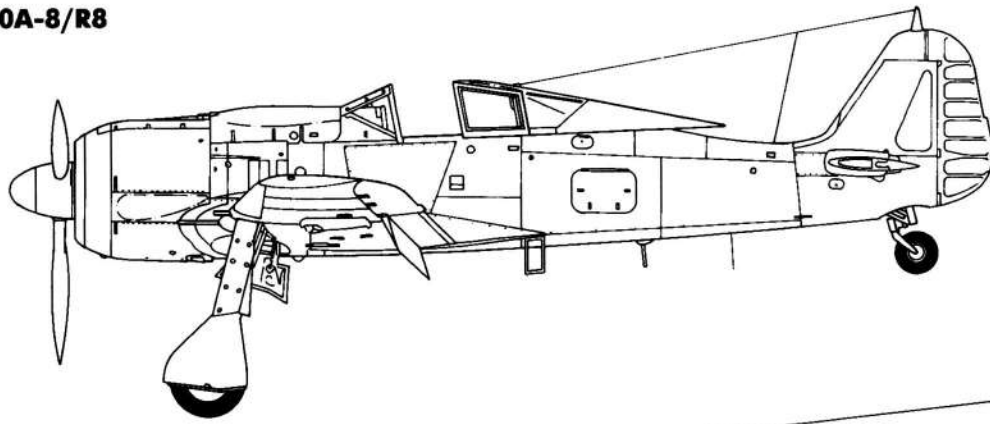




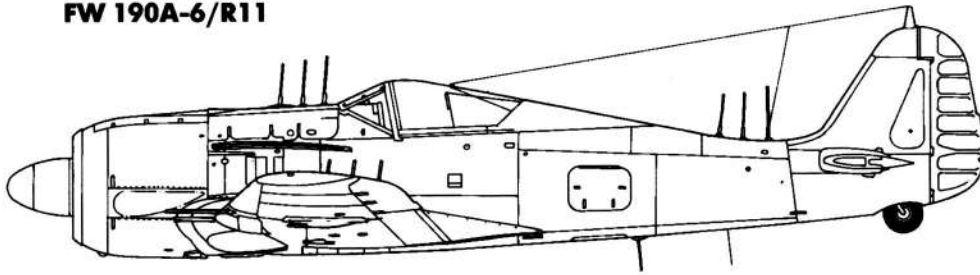
Focke-Wulf FW 190A-6



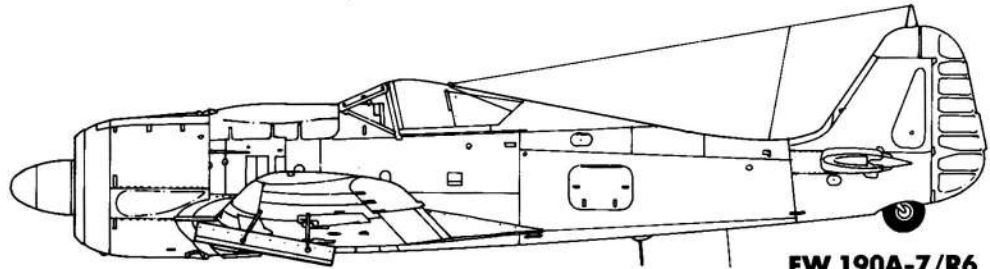
FW 190A-8/R8



FW 190A-6/R11

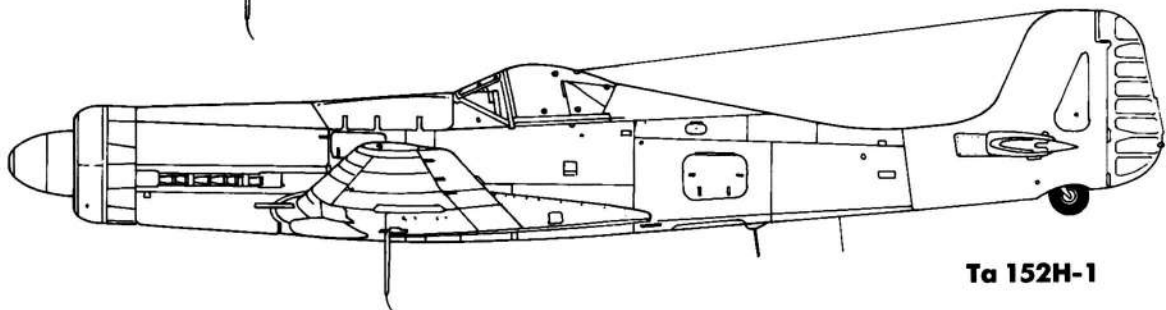
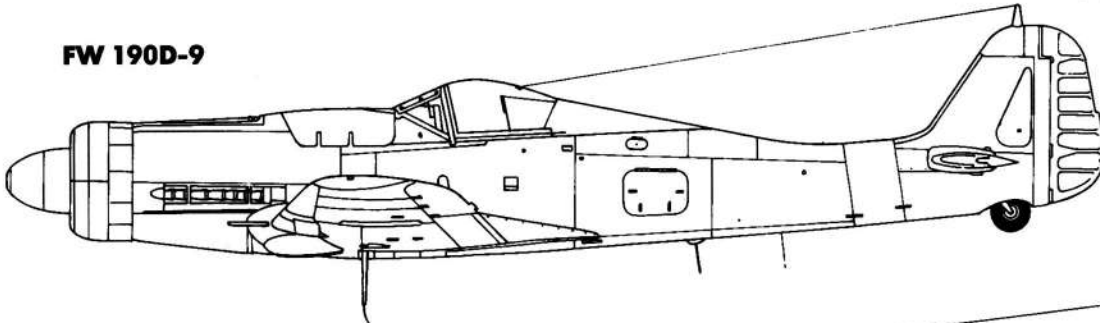


FW 190A-1



FW 190A-7/R6

FW 190D-9



Ta 152H-1

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- BA/MA RL 2 III/1185 — 1187. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden»
BA/MA RL 2 III/880 — 882. «Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen»
Aders G., Held W. Jagdgeschwader 51 «Moelders». Stuttgart, 1973
Caldwell D. The JG26 war daily. Vol. 1, 2. London: 1996, 1998
Campbell J.L. Focke-Wulf FW 190 in action. Carrollton: 1975
Green W. Warplanes of the Third Reich. London: 1970
Griehl M., Dressel J. Focke-Wulf FW 190/Ta 152 — Jaeger, Jagdbomber, Panzerjaeger. Stuttgart: 1995
Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940—1945. Bd. 3. Teil 1. Frankfurt am Main: 1963
Медведь А.Н. «Фокке-Вульф» FW 190. М.: 1995
Mombeck E. Defending the Reich (JG1). Norwick: 1992
Mombeck E. Sturmjäger — Zur geschichte des Jagdgeschwaders 4 und der Sturmstaffel. Bd. 1, 2. Linkebeek: 1997, 2000
Nowarra H.J. Focke-Wulf Fw 190 & Ta 152. Somerset: 1988
Obermaier E. Die Ritterkreuztrager der Luftwaffe. Bd. 1. Mainz: 1966
Prien J. IV/Jagdgeschwader 3 — Chronik einer Jagdgruppe 1943—1945. Eutin: 1996
Prien J., Rodeike. Jagdgeschwader 1 und 11. Bd. 1 — 3. Eutin: 1994—1996
Scutts J. Jagdgeschwader 54 «Gruenherz». Shrewsbury: 1992
Smith J.R., Kay A.L. German aircraft of the Second World War. London, 1972
The Rise and Fall of the German Air Force 1933—1945. London: 1983
Хазанов Д.Б., Горбач В.Г. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. М.: 2004
Weal J. Focke-Wulf FW 190 Aces of the Russian Front. London: 1995
Weal J. Focke-Wulf FW 190 Aces of the Western Front. London: 1996

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотографии из Центрального архива кино-фотодокументов, Центрального архива Министерства обороны, Центрального дома авиации и космонавтики, коллекций Е.И. Гордона, Г.Ф. Петрова и авторов

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- бад — бомбардировочная авиадивизия;
бап — бомбардировочный авиаполк;
ВА — воздушная армия;
ВВС — военно-воздушные силы;
ВГК — Верховный главнокомандующий;
ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь;
ВФ — воздушный флот;
иад — истребительная авиадивизия;
иак — истребительный корпус;
иап — истребительный авиаполк;
ЛИИ — Лётно-исследовательский институт;
ЛТХ — лётно-технические характеристики;
НКАП — Народный комиссариат авиационной промышленности;
окрап — отдельный корректировочный авиаполк;
ПВО — противовоздушная оборона;
сад — смешанная авиадивизия;
ТВД — театр военных действий;
шак — штурмовой авиакорпус.

**Александр Николаевич Медведь
Дмитрий Борисович Хазанов**

«Фокке-Вульф» FW 190
Многоцелевой истребитель Люфтваффе

*Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»
Верстка и обработка фотографий — А. Мелихов*



ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page - www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) - info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г.Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул.Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин - Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул.Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д.84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.04.2007.
Формат 84x108¹/₁₆. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 14,28. Тираж 5000 экз.
Заказ № 1382.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.



«Фокке-вульф» FW 190, спроектированный под руководством Курта Вальдемара Танка в конце 30-х годов минувшего века, оказался вторым по массовости истребителем Люфтваффе в годы Второй мировой. Благодаря мощному мотору и совершенной аэродинамике самолет в первый период боевого применения стал очень серьезным противником для авиации союзников как на Западном, так и на Восточном фронте. На базе FW 190 немецким конструкторам удалось создать целое семейство боевых машин – достаточно эффективные штурмовики, истребители-бомбардировщики, ночные истребители и разведчики, а также самолеты специального назначения. Все они принимали активное участие в боевых действиях вплоть до последних дней Второй мировой войны...