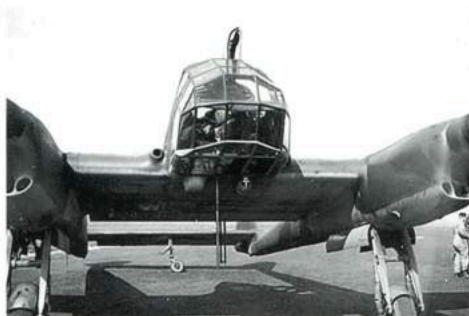


Андрей Харук



# Ненавистная «Рама» Fw 189

ЛУЧШИЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК  
ВТОРОЙ МИРОВОЙ



Андрей Харук

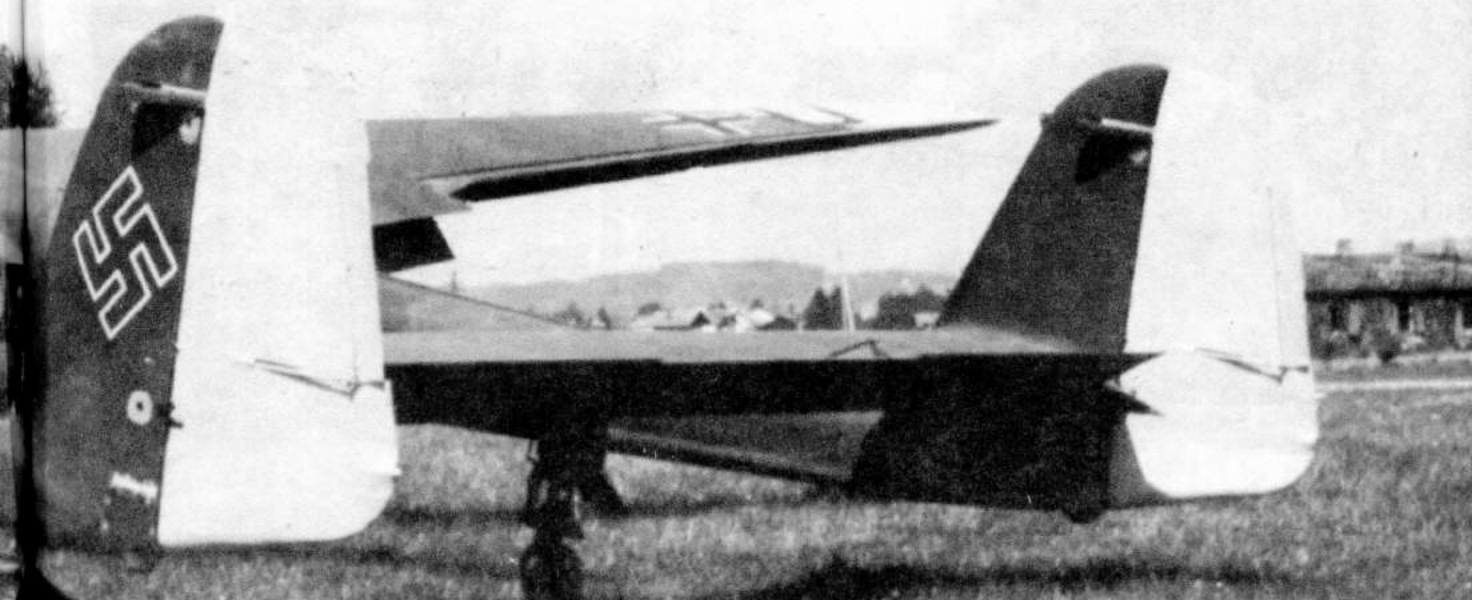
---

# Ненавистная «Рама» Fw 189

---

# СОДЕРЖАНИЕ

«Мне сверху видно все...» .....	5
Первые разведчики люфтваффе .....	8
«Армейский самолет»: второе поколение .....	12
Рождение «Рамы» .....	15
В преддверии «большой войны» .....	15
Конкурент «Рамы» .....	16
Проектирование «Рамы» .....	20
Учебный вариант .....	22
Штурмовик .....	23
Серийное производство .....	26
Боевое применение самолетов-разведчиков .....	31
В строю люфтваффе .....	31
Испанский дебют .....	33
Польская кампания. Война на Западе .....	34
Балканы .....	37
Война на Востоке .....	39
Реорганизация .....	44
В конце войны .....	51
Боевой путь .....	55
Под другими знаменами .....	58
Вместо заключения .....	61
Техническое описание самолета Fw 189A .....	63
Окраска и обозначения самолетов Fw 189 .....	76
Приложение .....	86
Литература .....	95



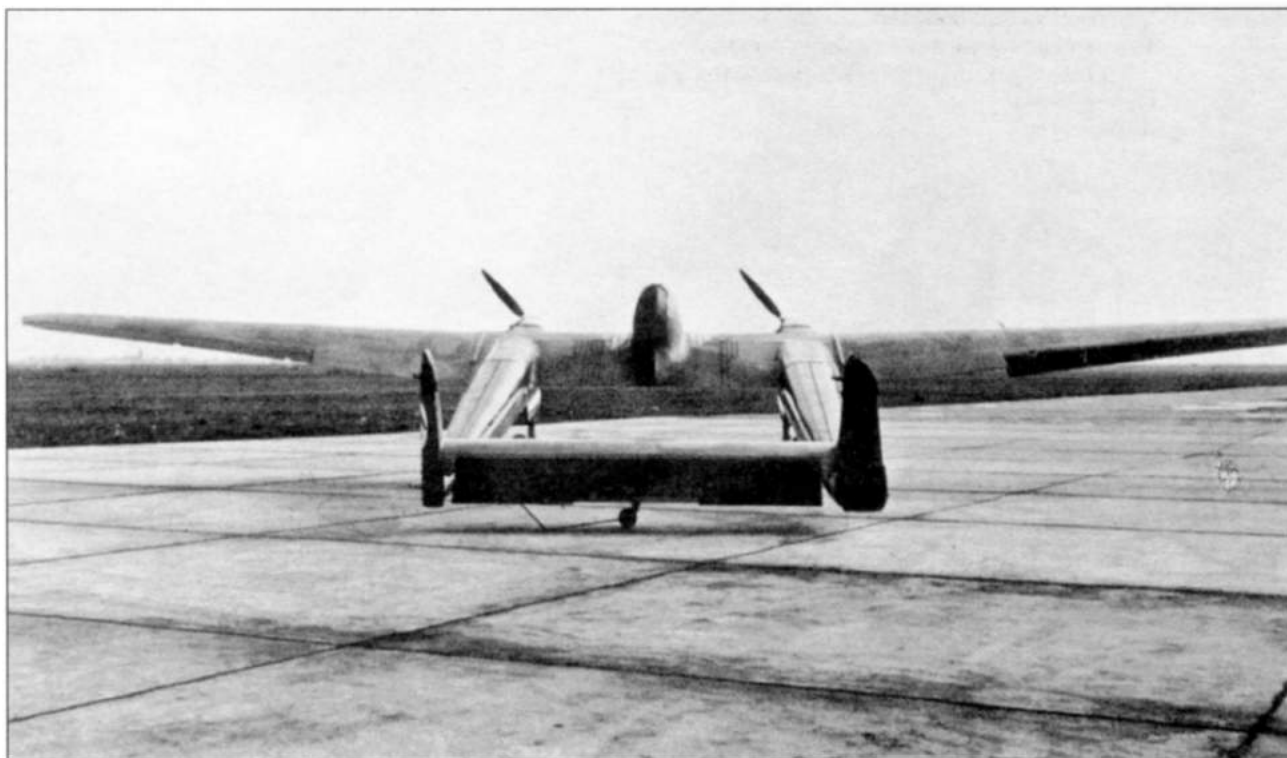




**Серийный Fw 189A-1 в тропической окраске, октябрь 1941 г.**

Самолет Fw 189, известный широкой общественности как «рама», вне всякого сомнения, стал одним из символов люфтваффе времен Второй мировой войны. В мемуарах ветеранов Красной армии он фигурирует весьма часто — пехотинцы вспоминают его как опасного предвестника скорого налета или артобстрела, летчики — как очень трудного, живучего воздушного противника. Вездесущие «рамы» буквально висели над позициями, осуществляя разведку и корректировку. Но при этом построили их гораздо меньше, чем не менее знаменитых истребителей «Мессершмитт» Bf 109 или бомбардировщиков «Юнкерс». В чем же секрет успеха Fw 189? Попытаемся дать ответ на этот вопрос.

**Опытный штурмовик Fw 189V1b, вид сзади**





## «Мне сверху видно все...»

Чем выше находится наблюдатель, тем шире его горизонт — эту аксиому усваиваем мы с раннего детства. Мореходы поднимались на верхушки мачт, путешественники и военные разведчики, дабы обозреть окрестности, забирались на деревья — и все они с завистью глядели на птиц, которые поднимались на недостижимую для человека высоту. Вот бы взмыть в небо и окинуть взглядом горизонт! Эта исконная мечта человека была воплощена в жизнь с созданием летательных аппаратов, пригодных для практического использования. Первыми из них стали воздуш-

ные шары. Появившись в конце XVIII века как забавный аттракцион, к середине следующего столетия они начали применяться для военных нужд — прежде всего для разведки. Первые случаи такого применения воздушных шаров были отмечены в ходе гражданской войны в США в 1861—1865 гг., причем помимо визуального наблюдения предпринимались попытки фотографирования вражеских позиций. В подобном амплуа применялись воздушные шары и во время франко-прусской войны 1870—1871 гг. В дальнейшем привязные аэростаты служили для наблюде-



**Во время Первой мировой войны основными разведчиками в кайзеровской авиации были аппараты класса С — двухместные вооруженные бипланы. На снимках: 1 — типичный представитель этого класса, LVG C.IV, взлетающий с аэродрома в Иоханнстале; 2 — LVG C.IV в камуфляжной окраске на полевого аэродроме, вероятно, 1916 г.; 3 — «Альбатрос» C.I — один из самолетов этого типа, построенных по лицензии на заводе «Роланд». Пулемет в задней кабине — на самом деле деревянный макет. Адлерсхоф, октябрь 1915 г.; 4 — Подготовка к вылету «Альбатроса» C.I, Баварский запасный авиаотряд, Сонтхофен; 5 — «Румплер» C.IV с экипажем на полевого аэродроме. У борта кабины наблюдателя заметна кассета с патронами к сигнальному пистолету. Несмотря на прогресс радиосвязи, сигнальные ракетницы входили в состав обязательного оборудования ближних разведчиков и в годы Второй мировой войны**



Один из лучших германских самолетов-разведчиков завершающего периода Первой мировой войны — «Хальберштадт» С.V. Сочетание небольших размеров, хорошей аэродинамики и мощного двигателя обеспечивало этому самолету неплохие летные качества. Заводской аэродром, весна 1918 г.



Уже во времена Первой мировой войны широко применялась аэрофотосъемка. Наблюдатель на борту самолета «Альбатрос» С.III орудует громоздкой фотокамерой FK III

ния и корректировки артиллерийского огня в ходе Первой и Второй мировых войн. Но гораздо более эффективным средством воздушной разведки стали летательные аппараты тяжелее воздуха — самолеты. Именно разведка была основной боевой задачей военной авиации всех воюющих сторон в начале Первой мировой войны. В последующие военные годы, хо-

тя круг задач авиации постоянно расширялся, разведка оставалась одной из главных ее функций. Особо ценными сведения, доставляемые авиаторами, были при ведении маневренных боевых действий, но и в позиционной войне они находили широкое применение. В германской армии, например, со свойственной этой нации педантичностью, каждый участок «застывшего» Восточного фронта фотографировался самолетами-разведчиками не реже раза в месяц. Нашла применение в разведывательной авиации и еще одна техническая новинка — радиосвязь. Оборудование аэроплана радиостанцией позволяло оперативно передавать разведывательные сведения, а главное — корректировать огонь артиллерии.

К концу Первой мировой войны в кайзеровской военной авиации для разведки применялись, главным образом, самолеты «С-класса»\* — то есть одномоторные



\* Согласно принятому в германской военной авиации времен Первой мировой войны, обозначение класса самолета шифровалось буквой, например, А — невооруженный моноплан, В — невооруженный двухместный биплан, С — вооруженный двухместный биплан и т.д. Например: Albatros C.III или же LVG C.V



**Самолеты-разведчики фирмы «Румплер» отличались обтекаемыми формами фюзеляжа. На снимке — самолет модификации C.IV, январь 1917 г.**

вооруженные двухместные бипланы. Такие машины, в огромных количествах производимые фирмами «Альбатрос», AEG, DFW, «Румплер», LVG и другими, имели двигатели жидкостного охлаждения мощностью 160—260 л.с., для самообороны вооружались одним-двумя пулеметами, а в случае необходимости могли взять на борт и небольшой груз бомб. Но поражение Германии в войне и подписание Версальского мирного договора привело к ликвидации германской авиации как таковой — стране было полностью запрещено иметь какие-либо военные летательные аппараты.

Военное руководство «веймарской республики» и, прежде всего, генерал-полковник Ганс фон Сект (Hans von Seeckt), занимавший пост начальника генштаба (1919—1920 гг.), а затем — главнокомандующего рейхсвера (1920—1926 гг.), прекрасно понимали значение военной авиации и всячески пытались сохранить потенциал и накопленный в годы войны опыт. Уже в начале 20-х гг. в структуре Отдела войск (Truppenamt) министерства рейхсвера было создано Бюро воздушной обороны (Luftschutzreferat) — зародыш будущего штаба люфтваффе. А в 1924 г. было создано Главное фотографическое бюро рейхсвера (Hauptbildstelle der Reichswehr) — орган, на следующие 11 лет ставший «тенью» штабом воздушной разведки. Около 180 бывших офицеров кайзеровской авиации в ожидании лучших времен были «трудоустроены» на различных должностях в министерстве рейхсвера. Авиационные фирмы вели разработку новых самолетов гражданского назначения, благодаря чему сохранялся их конструкторский и производственный потенциал, а в условиях секретности на чертежных досках появлялись и новые типы боевых аэропланов. Разворачивалась сеть аэроклубов и гражданских авиашкол, как нельзя лучше подходивших для подготов-

ки молодых кадров — мобилизационного резерва для военной авиации. Но по-настоящему заняться боевой подготовкой «подпольные» германские военно-воздушные силы смогли лишь благодаря соглашению с Советским Союзом, подписанному 15 апреля 1925 г. В соответствии с ним на территории СССР, в Липецке, создавался германский авиационный учебный центр. В его составе, наряду со школой летчиков-истребителей и учебной истребительной эскадрией, была создана школа летчиков-наблюдателей с приданной учебной эскадрией. Для вооружения последней в 1926 г. из Германии прибыло семь двухместных бипланов «Хейнкель» HD 17. Эти машины поначалу оборудовались 450-сильными английскими моторами «Нэпир» «Лайон», но позже были заменены более мощными BMW VI (600 л.с.). В 1928 г. в дополнение к ним прибыли десять разведчиков «Альбатрос» L 76 — довольно больших двухместных полуторопланов, вооруженных двумя пулеметами — синхронным и турельным. В следующем году их дополнили еще 13 «Альбатросов» — шесть L 77 и семь L 78. Все разведывательные «Альбатросы» обо-

**Учебный разведчик «Альбатрос» L 75, применявшийся в т.н. «рекламных отрядах» — одной форм существования «подпольных» люфтваффе. Начало 30-х гг.**





**Два германских самолета-разведчика, разработанных в 20-е гг.: «Альбатрос» L 78 и «Хейнкель» HD 17. Оба типа машин использовались для подготовки пилотов и воздушных наблюдателей будущих люфтваффе в Липецком учебном центре**



рудовались теми же моторами BMW VI. Используя эту материальную часть, в Липецке наладили подготовку пилотов и наблюдателей для разведывательной авиации. В частности, велась учебная аэрофотосъемка Воронежа, Ельца, Острогожска и других районов, а на полигоне под Воронежем отрабатывалась корректировка артиллерийского огня. Случались и потери — например, в 1930 г. при посадке сгорел разведчик HD 17 (экипаж не пострадал). Велась и испытательные работы — по некоторым данным, в Липецке испытывались самолеты He 45 и He 46 — основные разведчики люфтваффе в 1935—1938 гг.

Вследствие реализации всех указанных мероприятий уже во второй половине 20-х гг. Германия обладала довольно значительным военно-воздушным потенциалом. Существовали планы мобилизации в случае войны Липецкого авиацентра, а также авиакомпаний «Люфтганза» и других гражданских структур. В частности, по состоянию на 1928 г. в этих планах значи-

лось свыше 250 самолетов, в том числе более 140 разведчиков — 24 «Хейнкель» HD 17, 47 «Альбатрос» L 65 и 72 «Альбатрос» L 70. Эти силы, конечно, не позволяли противостоять имеющим в то время самые многочисленные в мире военно-воздушные силы (1500 самолетов) Франции или Великобритании, располагающей 850 самолетами. Но воевать с Польшей (220 боевых самолетов) уже было можно. Еще одним примером создания «закамуфлированных» авиационных частей стали созданные в 1930 г. в Кенигсберге, Берлине и Нюрнберге т.н. «рекламные отряды» — Reklamestaffeln. Укомплектованные в основном выпускниками Липецкого авиацентра, эти отряды формально предназначались для рекламных полетов — буксировки баннеров. И действительно, иногда самолеты этих отрядов — «Альбатросы» L 75a и L 82 — появлялись над немецкими городами с рекламой «товаров народного потребления». Но гораздо чаще их видели на маневрах рейхсвера. «Альбатросы» «рекламных отрядов» стали первыми самолетами военного назначения, открыто летающими над территорией Германии с момента подписания Версальского договора, а сами отряды — прообразом будущих разведывательных отрядов люфтваффе. Подготовленный в 1929 г. план развертывания воздушных сил предусматривал создание 14 авиационных отрядов — восьми разведывательных, трех истребительных и трех бомбардировочных. А в 1932 г. предполагалось развернуть уже 60 отрядов — шесть дальних и 14 ближне-разведывательных, 18 истребительных и 22 бомбардировочных (в общей сложности 720 строевых и 240 резервных самолетов). А с приходом к власти Гитлера началось претворение этих планов в жизнь — сначала еще с соблюдением определенных приличий в «замаскированном» виде. Но 26 февраля 1935 г. маски были сброшены — в тот день официально объявили о создании люфтваффе, третьего вида вооруженных сил Германии.

## Первые разведчики люфтваффе

В начале 30-х гг., еще до прихода к власти нацистов, военно-политическое руководство Германии начало осуществлять широкую программу создания новых типов боевых самолетов с расчетом на возрождение воздушной мощи в недалеком будущем. На первом этапе предусматривалось создание максимально простых аэропланов, построенных с применением только проверенных технических решений. В числе главных контрагентов, привлеченных к выполнению программы, была фирма «Эрнст Хейнкель флюгцойгверке»

(Ernst Heinkel Flugzeugwerke), в 1931 г. получившая поручение воздушного штаба министерства обороны приступить к разработке двух типов самолетов-разведчиков — He 45 и He 46. Номинально первый из них считался дальним разведчиком, а второй — т.н. «армейским самолетом» (Armeeflugzeug), то есть ближним разведчиком и корректировщиком. Реально же их тактико-технические характеристики были весьма близки, свидетельством чему было совместное использование самолетов обоих типов в авиагруппах ближней

разведки. Спецификации, подготовленные совместно министерством обороны и министерством транспорта, исключали какую-либо «самодеятельность» конструкторов и не требовали достижения высоких летных качеств. Главными требованиями к самолетам были легкость управления, простота обслуживания, прочность конструкции и высокая весовая отдача. В итоге, как и ожидалось, He 45 и He 46 оказались довольно заурядными самолетами с умеренными летными данными.

Несмотря на меньший порядковый номер, He 45 вышел на испытания позже, чем He 46. Но при внедрении в серию все стало на свои места — доводка He 46 потребовала гораздо больше времени.

В конструктивном отношении He 45 представлял собой классический биплан с двухстоечной коробкой крыльев и неубирающимся шасси. Деревянное двухлонжеронное крыло с тканевым покрытием имело дюралевые N-образные стойки. Верхнее крыло крепилось над фюзеляжем посредством кабана с N-образными стойками. Элероны с жесткой проводкой управления были и на верхнем, и на нижнем крыльях. Фюзеляж — ферменной конструкции, сваренной из стальных труб. Обшивка передней части фюзеляжа до кабины экипажа выполнена из дюралевых листов, а далее в хвост — тканевая. Кабина двухместная, причем верхняя часть обшивки у задней кабины могла сниматься для установки кольцевой турели под 7,92-мм пулемет MG 15. На самолете применили хорошо отработанный мотор — 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения BMW VI 6,0 (цифра 6,0 указывала на степень сжатия) взлетной мощностью 660 л.с.

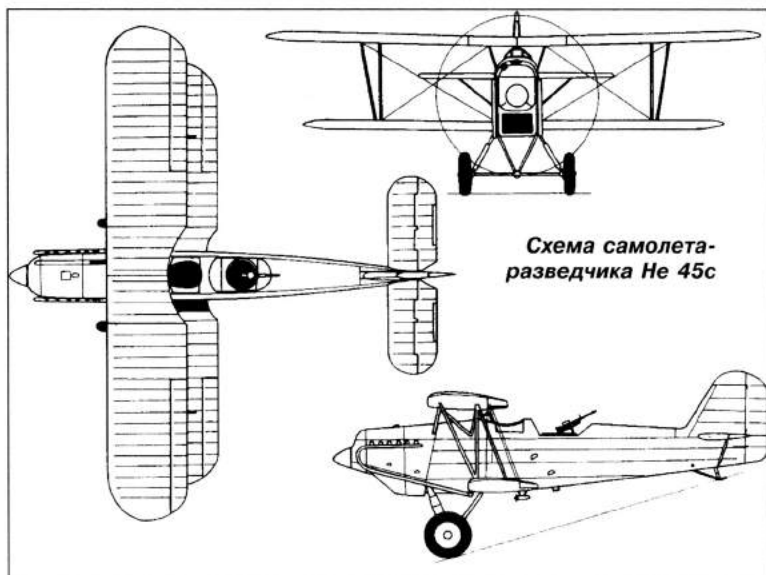
Испытания первого опытного экземпляра He 45a начались весной 1932 г. и проходили «как по маслу». В конце года «Хейнкель» получил контракт на производство таких самолетов, а с лета 1933 г. начался серийный выпуск He 45a. Они поступали в т.н. «немецкие школы воздушного сообщения», готовившие кадры для будущих люфтваффе. Первой получила He 45a школа в Шлейзхейме, ставшая главным центром подготовки воздушных разведчиков. Все He 45a поставлялись без вооружения, с нормальной задней кабиной, как и полагалось самолету с гражданской регистрацией на борту. Но при этом под обшивкой была скрыта кольцевая турель — для превращения самолета в боевой было достаточно снять несколько листов дюрала, установив на турель пулемет. Также были предусмотрены места для установки радиостанции FuG VI с питанием от ветряка-генератора под фюзеляжем и аэрофотоаппарата (за кабиной наблюдателя).



С конца 1933 г. параллельно с первой модификацией выпускался вариант He 45b, отличавшийся усиленным вооружением: он имел дополнительный синхронный 7,92-мм пулемет MG 17 сверху-справа над мотором, а в закабинном отсеке вместо АФА можно было установить касету на десять 10-кг осколочных бомб (также предусматривалась возможность 200 кг бомб под крылом).

В 1934 г. начались поставки первых крупносерийных модификаций — He 45c и He 45d, различавшихся только составом оборудования. Первая из них производилась фирмами «Готаер ваггонфабрик» (Gothaer Waggonfabrik) и «Фокке-Вульф» (Focke-Wulf), а вторая — «Байерисхе флюгцейгверке» (Bayerische Flugzeugwerke). От предшественников эти машины отличались формой руля высоты, усиленным хвостовым костью и заменой жесткой проводки управления элеронами на

**Подготовка к вылету самолета-разведчика He 45c. Снимок сделан примерно в 1933–1935 гг., когда люфтваффе еще «не вышли из подполья», поэтому самолет имеет гражданскую регистрацию**



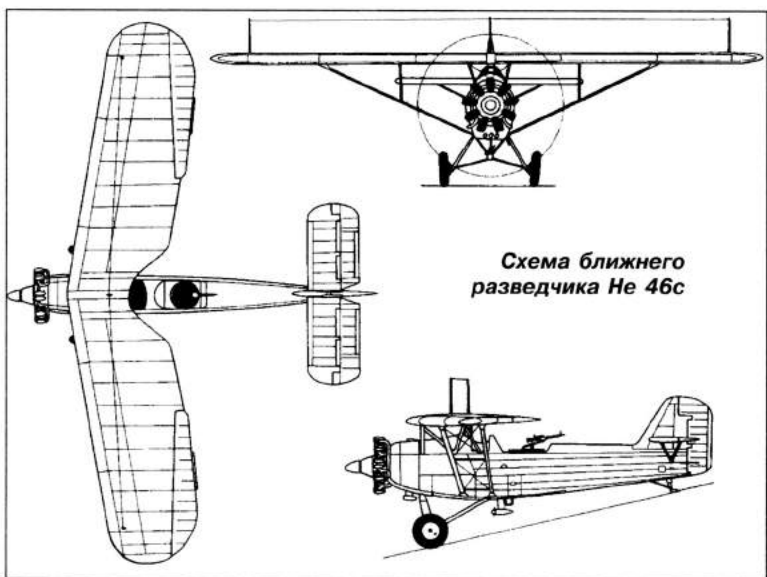
**Схема самолета-разведчика He 45c**



**Ближний разведчик  
He 46 в полете. Снимок  
сделан в середине 30-х гг.**

тросовую. Но главное — был установлен более мощный мотор BMW VI 7,3 с увеличенной степенью сжатия и взлетной мощностью 750 л.с. Не менее пяти самолетов использовались для испытаний новых двигателей жидкостного охлаждения: четыре из них получили моторы DB 600, а один — BMW 116.

Если создание и внедрение в производство He 45 прошло без проблем, то He 46 доставил много хлопот своим конструкторам. Несмотря на требование заказчика опираться только на проверенные технические решения, в этом «армейском самолете» применили два нововведения, существенно повлиявших на сроки его доработки. Первым из них стала довольно необычная компоновка крыла, призванная значительно улучшить обзор по сравнению с другими бипланами. Верхнее крыло размахом 11,5 м было вынесено вперед и имело стреловидность 10°, а нижнее, размахом 8,8 м, было прямым. Благодаря та-



**Схема ближнего  
разведчика He 46с**

кому решению удалось обеспечить хороший обзор пилоту по направлению вперед-вниз. Вторым нововведением стал двигатель SAM 22B — 9-цилиндровый звездообразный мотор воздушного охлаждения, разрабатывавшийся фирмой «Сименс» (Siemens Apparaten und Maschinen G.m.b.H) параллельно с проектированием He 46. Как часто бывает, разработка двигателя запаздывала, поэтому на первом экземпляре He 46a установили мотор «Юпитер» английской фирмы «Бристоль» взлетной мощностью 450 л.с. — на 20% меньше, чем у SAM 22B. Результаты испытаний показали, что самолету явно недостает тяговооруженности, хотя управляемость была приемлемой. Министерство транспорта было вполне удовлетворено летными характеристиками He 46a, но машину забраковали военные ввиду плохого обзора для наблюдателя, сильно ограниченного нижним крылом.

Для решения последней проблемы машина была полностью перепроектирована — от нижнего крыла вообще отказались, а размах верхнего увеличили до 14 м. Таким образом из биплана самолет превратился в моноплан-парасоль. Такая компоновка была испытана на втором опытном экземпляре He 46b, впервые поднявшемся в воздух в июне 1932 г. Но и эта машина имела маломощный «Бристоль». Лишь третий экземпляр — He 46c — вышедший на испытания в 1933 г., наконец-то получил мотор SAM 22B с двухлопастным деревянным винтом диаметром 3,7 м. Новый мотор доставил массу проблем, главной из которых оказалась сильная вибрация, не позволявшая пилоту даже читать показания приборов. Для устранения этого недостатка пришлось несколько раз переделывать мотораму, но добиться успеха не удалось. Так как альтернативы не было, с этим пришлось смириться, и в 1933 г. была заказана серия He 46c. Их поставки начались в следующем году, и к началу 1935 г. люфтваффе располагали уже 84 He 46c.

Серийный He 46c имел смешанную конструкцию с двухлонжеронным деревянным крылом, обшитым тканью. Крыло опиралось на N-образные стойки кабана и подкосы от фюзеляжа. Конструкция фюзеляжа аналогична He 45 — сварная ферма из стальных труб, обшитая в передней части дюралем, а в хвостовой — тканью. Шасси неубирающееся. Кабина двухместная: пилот сидел под вырезом в крыле, а наблюдатель — за ним и чуть ниже. В кабине наблюдателя имелась турель для пулемета MG 15. В отсеке за кабиной наблюдателя предусматривалась установка АФА либо подвеска 20 10-кг бомб (в отличие от основных вариантов He 45, разме-



щение бомб на внешней подвеске не предусматривалось). Наряду с основной модификацией в очень небольшом количестве (семь единиц) построили самолет He 46d — невооруженный вариант, использовавшийся для демонстрационных полетов в составе немецкого воздушно-спортивного союза.

«Ахиллесовой пятой» He 46 оставался мотор SAM 22B (в серийном производстве вскоре получивший обозначение Bramo 322B, поскольку авиамоторное производство «Сименса» было выделено в самостоятельное предприятие Brandenburgische Motorenwerke A.G.). Его плохие эксплуатационные характеристики и, прежде всего, уже упоминавшаяся сильная вибрация сводили на нет преимущества самолета — хорошую управляемость и прочность конструкции. Поэтому для экспорта был разработан вариант He 46e, предусматривающий установку зарубежных 14-цилиндровых двигателей воздушного охлаждения. Прототип He 46e оборудовали английским мотором «Пантер» X фирмы «Армстронг-Сиддли» взлетной мощностью 735 л.с. Главным внешним отличием было наличие капота NACA — на He 46c мотор устанавливался открыто. Вооружение усилили за счет установки синхронного пулемета MG 17. Такой вариант был заказан Болгарией — 18 машин под обозначением He 46eBu поставили в 1936 г. Еще 36 самолетов He 46eUn было продано в Венгрию. Эти машины комплектовались моторами WM 14K — лицензионным вариантом французского двигателя «Гном-Рон» GR 14K мощностью 870 л.с., выпускавшимся будапештской фирмой «Манфред Вейсс». Во-

оружение было также венгерским — два синхронных и турельный 8-мм пулеметы «Гебауер» (Gebauer). Люфтваффе также получило некоторое количество самолетов с двигателями «Пантер» — шесть He 46e для испытаний и 15 невооруженных He 46f для школ разведчиков.

К 1 марта 1934 г. министерство обороны располагало только 24 новыми разведчиками He 45, поставки He 46 еще не начались. Но еще 1 января того же года была принята программа, предусматривавшая поставку к 30 сентября 1935 г. 320 самолетов He 45 и 270 — He 46. Сама фирма-разработчик справиться с таким объемом заказов не могла — тем более, что она строила и другие типы самолетов (прежде всего, истребители He 51 и дальние разведчики He 70), а вскоре поступили и новые заказы. Поэтому к производству разведчиков привлекли и целый ряд других фирм. Количество построенных He 45 достигло 512 единиц, из них «Хейнкель» изготовил лишь 69 самолетов (часть из них под индексом He 61 экспортировали в Китай). Основным производителем стал завод «Фокке-Вульф», изготовивший 219 самолетов. 156 машин поставила «Байерлише флюгцойгверке», а 68 — «Готаер ваггонфабрик». He 46 построили 481 экземпляр, из них 203 сдал заказчику «Хейнкель». Вторым по объему производства — 159 машин — был завод «Зибель флюгцойгверке» (Siebel Flugzeugwerke). Предприятие MIAG (Mullenbau und Industrie A.G.) построило 83 самолета, в т.ч. все машины венгерского заказа и все He 45f. Наконец, «Готаер ваггонфабрик» выпустила 24 машины модификаций He 45e и He 45eBu.

### Тактико-технические характеристики самолетов He 45 и He 46

	He 45a	He 45c	He 46c
Двигатель:			
тип	BMW VI 6,0	BMW VI 7,3	Bramo 322B
мощность на взлете, л.с.	660	750	650
Размеры, м:			
размах крыла		11,5	14
длина самолета		10,6	9,5
высота самолета		3,6	3,4
Площадь крыла, кв. м		34,6	32,9
Вес самолета, кг:			
пустой		2100	1766
взлетный		2750	2300
Максимальная скорость,			
км/ч / на высоте, м	250/0	290/0	250/0
	240/4000	270/2000	257/800
Крейсерская скорость,			
км/ч / на высоте, м	220/0	220/0	210/0
	195/4000	210/2000	220/800
Дальность полета, км		1200	985
Потолок, м		5500	6000
Вооружение	один турельный 7,92-мм пулемет MG 15	один турельный 7,92-мм пулемет MG 15, один синхронный 7,92-мм пулемет MG 17; 300 кг бомб	один турельный 7,92-мм пулемет MG 15; 200 кг бомб

## «Армейский самолет»: второе поколение

Проблемы с доводкой He 46 вынудили Технический отдел в экстренном порядке искать возможность создания альтернативного «армейского самолета» — на случай, если He 46 так и не удастся довести до нужной кондиции. Поскольку конструкторские бюро ведущих самолетостроительных фирм были загружены разработками, появился шанс для нового производителя — концерна «Хеншель» (Henschel und Sohn G.m.b.H.). Имеющая давнюю историю фирма (основана в 1848 г.) была одним из ведущих производителей железнодорожных локомотивов, в первой четверти XX в. наладила производство грузовых автомобилей и автобусов, а в марте 1933 г. основала авиастроительное отделение — «Хеншель флюгцойгверке Г.м.б.Х.» (Henschel Flugzeugwerke G.m.b.H.). Конструкторское бюро нового предприятия возглавил инженер Фридрих Николаус (Friedrich Nicolaus), уже имевший опыт работы в авиации.

Когда в 1933 г. «Хеншель» заявил о готовности взять на себя разработку нового ближнего разведчика, самолет, получивший обозначение Hs 122, стал всего лишь вторым проектом авиационного отделения (первым был учебный истребитель Hs 121, проигравший конкурс самолету Fw 56).

Внешне Hs 122 сильно походил на He 46с — тот же подкосный моноплан-парасоль с неубирающимся шасси. Но вот по технологии самолеты существенно отличались — изделие «Хеншеля» было цельнометаллическим, а фюзеляж был выполнен как монокок\*. Двухлонжеронное крыло с заметной стреловидностью было обшито дюралевыми листами сверху и тканью — снизу, тканевую обшивку имели и рулевые поверхности. Вооружение состояло из двух 7,92-мм пулеметов — синхронного MG 17 и турельного MG 15; предусматривалась также возможность подвески в бомбоотсек десяти 10-кг бомб.

Первый опытный Hs 122a (впоследствии обозначение изменено на Hs 122V1) не летал — он послужил для статических назем-

ных испытаний. Вторая машина — Hs 122V2 (гражданская регистрация D-UBYN) — впервые поднялась в воздух в мае 1935 г. Этот самолет был оборудован импортным двигателем — 12-цилиндровым мотором жидкостного охлаждения «Кестрел» XI фирмы «Роллс-Ройс» взлетной мощностью 535 л.с. Следующие четыре прототипа (Hs 122V3 — Hs 122V6) имели моторы SAM 22B — как и на He 46. Третий, четвертый и пятый прототипы прошли во второй половине 1935 г. официальные испытания в Рехлине, итоги которых оказались в целом удовлетворительными. Самолет показал хорошую управляемость и отличные взлетно-посадочные характеристики — качество, особенно важное для «армейского самолета», призванного действовать с полевых площадок ограниченных размеров. Но максимальная скорость оказалась всего на 10 км/ч выше, чем у He 46, и в остальном прирост летных данных признали слишком незначительным, чтобы внедрять Hs 122 в массовое производство. Технический отдел рекомендовал фирме продолжить совершенствование разведчика путем установки более мощного двигателя, а для углубленных испытаний была заказана небольшая партия (семь единиц) самолетов Hs 122B-0. Поставки их начались уже в январе 1936 г.

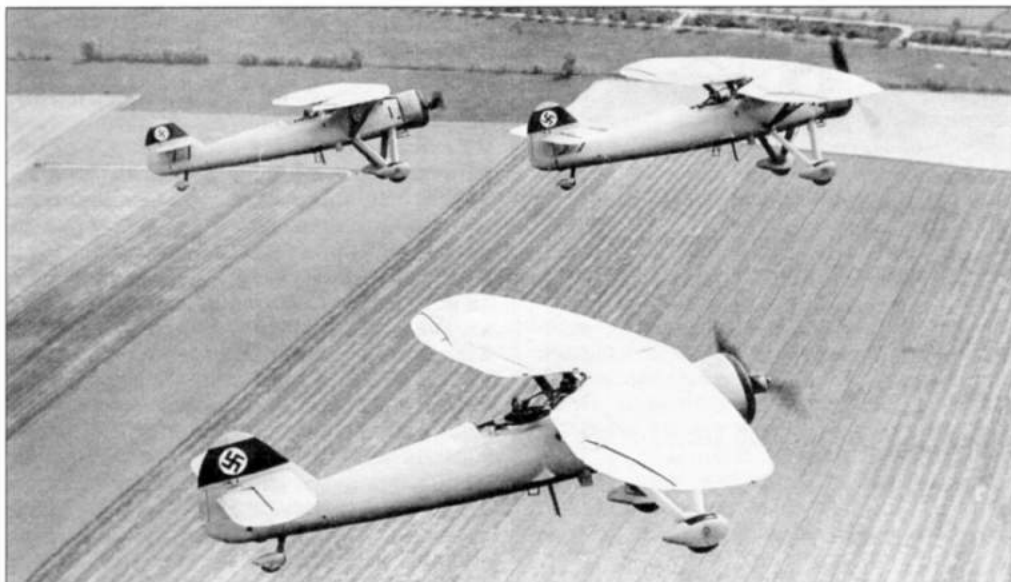
Один из предсерийных Hs 122B-0 стал первым прототипом модифицированного разведчика Hs 126. Для этого самолета был выбран новый 9-цилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения Bramo 323A-1 «Фафнир» взлетной мощностью 850 л.с. Но простой заменой двигателя изменения в конструкции не ограничились: специалистам «Хеншеля» пришлось доработать самолет так, чтобы максимально использовать рост мощности и при этом не ухудшить взлетно-посадочные характеристики. Изменения коснулись главным образом крыла — его стреловидность по передней кромке уменьшилась, а площадь сократилась на 3 кв. м, хотя размах остался прежним. Полностью был перепроектирован киль, удлинена носовая часть фюзеляжа, а стойки шасси лишились подкосов и стали свободнонесущими. Наконец, кабина была наполовину закрыта фонарем.

Ввиду неготовности мотора Bramo 323, проверить в полной мере эффективность

Один из предсерийных самолетов Hs 122B-0



\* Опираясь на огромный опыт работ в тяжелой промышленности, инженеры «Хеншеля» внедрили в авиационное производство мощные гидравлические прессы, установки для ударного штампования, а разработанная ими технология поточной сборки стала образцом для других предприятий германской авиапромышленности



*Три предсерийных самолета Hs 122B-0 в полете. Эта машина так и не попала в крупномасштабное производство, но именно на ее основе был создан один из основных ближних разведчиков люфтваффе — Hs 126*

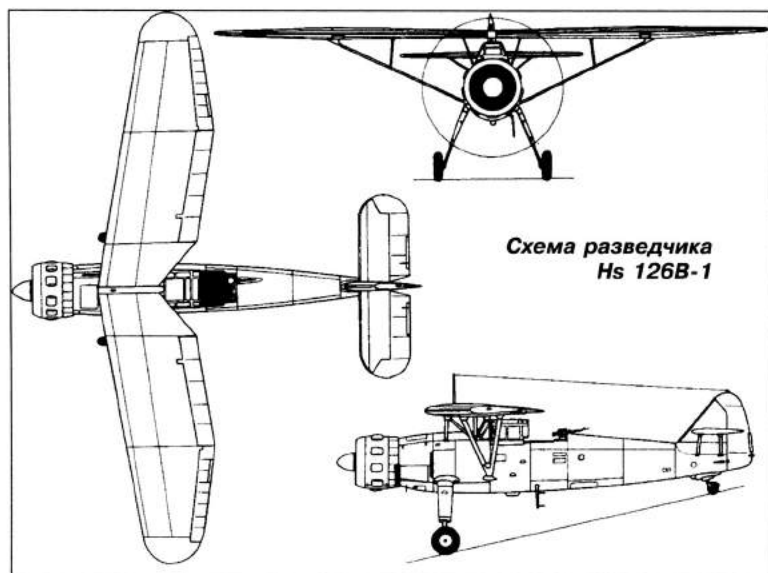
нововведений на первом прототипе не удалось. Вышедший на летные испытания в августе 1936 г. Hs 126V1 оборудовали относительно маломощным (610 л.с.) 12-цилиндровым мотором жидкостного охлаждения Jumo 210C. В марте 1937 г. он получил двигатель DB 600C — также жидкостного охлаждения. Вторая опытная машина, Hs 126V2 (гражданская регистрация D-UJER), построенная весной 1937 г., также поначалу имела мотор Jumo 210Ea и только в ходе испытаний получила Bramo 323, дополнительно оборудованный компрессором надува с приводом от выхлопных газов. И лишь Hs 126V3 (D-OECY) с самого начала имел штатный двигатель, причем в бескомпрессорном варианте. Именно такой мотор устанавливался и на десяти предсерийных машинах Hs 126A-0 (по другим данным, предсерийных самолето-

тов построили 18). Производство этой партии следовало завершить к маю 1938 г., но оно несколько затянулось ввиду необходимости внесения некоторых изменений в конструкцию капота двигателя и задержек с поставками моторов. Поэтому для первого массового варианта Hs 126A-1 был выбран уже освоенный в производстве мотор BMW 132Dc — 9-цилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения с непосредственным впрыском топлива, развивавший взлетную мощность 880 л.с. Самолет комплектовался трехлопастным винтом изменяемого шага Ju H-PC III — копией американского изделия фирмы «Гамильтон». Вооружение серийных машин состояло из синхронного 7,92-мм пулемета MG 17 (боекомплект 500 патронов) и турельного пулемета MG 15 такого же калибра (боекомплект 975



*Один из 10 предсерийных разведчиков «Хеншель» Hs 126A-0, сфотографированный в 1937 г. на заводском аэродроме. Самолет несет гражданскую регистрацию D-ODBT*





патронов — 13 магазинов по 75 патронов). Бомбовая нагрузка была довольно скромной — в конце концов, этот показатель отнюдь не был определяющим для разведчика. Она состояла из десяти 10-кг бомб в двух кассетах, устанавливавшихся в фюзеляжный отсек вместо фотокамеры; также на быстромонтируемый узел с левого борта фюзеляжа можно было подвесить одну 50-кг бомбу.

Поставки серийных Hs 126A-1 в люфтваффе начались уже в июне 1938 г. Первоначально запланированный объем производства составлял 418 машин, но вскоре был увеличен до 481 самолета со сроком поставок до 31 марта 1940 г. Для

### Тактико-технические характеристики самолетов Hs 122 и Hs 126

	Hs 122B-0	Hs 126B-1
Двигатель:		
тип	SAM 22B	Bramo 323A-1
мощность на взлете, л.с.	650	850
Размеры, м:		
размах крыла	14,5	14,5
длина самолета	10,25	10,8
высота самолета	3,4	3,7
Площадь крыла, кв. м	34,7	31,6
Вес самолета, кг:		
пустой	1648	2035
взлетный	2527	3275
Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	262/0	310/0
Крейсерская скорость, км/ч / на высоте, м	240/0	354/3000
Дальность полета, км	600	270/0
Потолок, м	6600	330/4200
Вооружение	один турельный 7,92-мм пулемет MG 15, один 7,92-мм синхронный пулемет MG 17; 100 кг бомб	один турельный 7,92-мм пулемет MG 15, один 7,92-мм синхронный пулемет MG 17; 150 кг бомб

выполнения заказа были привлечены два завода «Хеншеля» — в Шенефельде и Иоханништале.

По состоянию на 19 сентября 1938 г. люфтваффе располагали 42 самолетами Hs 126 модификаций A-0 и A-1. А в октябре начались испытания прототипа варианта Hs 126B, который должен был, наконец-то, получить изначально запланированный двигатель Bramo 323. Серийное производство варианта Hs 126B-1 началось весной 1939 г. Машины комплектовались моторами Bramo 323 различных модификаций — A-1, A-2, Q-1 либо Q-2. Винты ставились VDM 9-III-29A либо 9-III-67. Моторы Bramo 323A-1 и Q-1 развивали мощность 850 л.с. при 2450 об/мин, а Bramo 323A-2 и Q-2 — 900 л.с. при 2500 об/мин. Существенным преимуществом мотора Bramo 323 по сравнению с BMW 132Dc была большая граница высотности — 4200 м. Кроме того, двигатель имел лучшие массогабаритные характеристики, поэтому вес Hs 126B-1 удалось несколько снизить, а тактико-технические показатели, особенно взлетно-посадочные данные, — улучшить. Также применили более современную радиостанцию FuG 17.

В начале 1939 г. был получен первый экспортный заказ — 16 разведчиков «Хеншель» заказала Греция. Экспортная модификация получила обозначение Hs 126K-6 и в основном соответствовала варианту Hs 126A-1. Самолеты были изготовлены к началу лета 1939 г., но германская сторона всячески затягивала поставку — в итоге Hs 126K-6 прибыли в Грецию лишь в декабре. Югославия и Эстония также заказали самолеты Hs 126, но реально было поставлено лишь пять машин в Эстонию, ставших последними самолетами, поступившими на вооружение ВВС этого государства до ввода советских войск. Эстонские, обозначавшиеся Hs 126K-7, впоследствии использовались ВВС РККА. Оставшиеся в Германии экспортные машины в соответствии с указанием рейхсминистерства авиации от 25 апреля 1940 г. были приведены к германскому стандарту и переданы люфтваффе. Общий объем выпуска Hs 126 превысил 600 единиц: три самолета было изготовлено в 1937 г., 85 — в 1938-м, 137 — в 1939-м, и 368 — в 1940-м. Последние пять самолетов были поставлены в январе 1941 г. Таким образом, без экспортных вариантов было изготовлено 598 самолетов. Но эти цифры вызывают некоторое сомнение, поскольку в строю люфтваффе к 1 сентября 1939 г. числилось 275 «Хеншелей», то есть больше, чем было выпущено в 1937—1939 гг. Очевидно, цифры годового производства требуют уточнения — особенно в части выпуска в 1938—1939 гг.

# Рождение «Рамы»

Когда в 1941 г. пресс-служба рейхсминистерства авиации официально объявила о существовании тактического разведчика Fw 189, она дала ему характерное прозвище — «Das Fliegende Auge» — «воздушные глаза». Эта машина оказалась

разносторонней в применении, популярной среди своих пилотов и одной из самых надежных среди авиатехники люфтваффе. К тому же, Fw 189 был задуман тогда, когда лучшей схемой разведчика считался одномоторный моноплан...

## В преддверии «большой войны»

Процесс становления люфтваффе в годы, предшествовавшие Второй мировой войне, отличался, кроме широкого размаха, завидной плановностью. Технический отдел рейхсминистерства авиации, определяя тактико-технические требования к перспективным самолетам, старался, так сказать, «заглянуть в послезавтра». При этом только готовившемуся к принятию на вооружение самолету уже разрабатывался сменщик — самолет с еще более высокими характеристиками. Подобным образом складывалась ситуация и в ближне-разведывательной авиации. По состоянию на 1937 г. ближне-разведывательные эскадрильи были вооружены одномоторными «Хейнкелями» — монопланами He 46 и бипланами He 45. В феврале 1937 г. начались испытания прототипа «Хеншель» Hs 126, предназначенного для замены «Хейнкелей». И в том же месяце Технический отдел выдал задание на перспективный самолет — т.н. «Ersatz Nahaufklärer», который должен был обладать более высокими характеристиками, чем другие машины этого класса. Задавалось, что его экипаж, в отличие от прежних двухместных разведчиков, будет состоять из трех человек. Увеличение экипажа, по мнению руководства люфтваффе, позволило бы более эффективно выполнять боевые задачи — ведь для разведчика лишняя пара глаз от-

нюдь не помешает. Кроме того, это позволяло снизить нагрузку на членов экипажа, распределив функции штурмана и радиста, ранее выполняемые одним членом экипажа, между двумя авиаторами. Важным требованием, касающимся повышения боевой живучести самолета, стало обеспечение кругового обстрела — прежние ближние разведчики были относительно надежно защищены лишь от атак сзади-сверху. Предусматривалась также возможность приема на борт бомбовой нагрузки, но ее вес был довольно скромным — всего 200 кг (что вполне понятно, поскольку приоритетной задачей для нового самолета была разведка). Мощность силовой установки должна была составлять не менее 900 л.с., но количество двигателей при этом не оговаривалось, как и аэродинамическая схема самолета — подразумевалось, что лучшим ближним разведчиком является одномоторный моноплан.

К разработке нового разведчика на конкурсной основе привлекли три фирмы — Arado Flugzeugwerke, Hamburger Flugzeugbau (авиационное отделение известного судостроительного концерна Blohm und Voss) и Focke-Wulf\*. Уже в марте 1937 г. конкурсанты предоставили свои аванпроекты в рейхсминистерство авиации.

Проект «Арадо», получивший обозначение Ar-198, был наиболее консервативным. Он представлял собой среднеплан с неубирающимся шасси и отработанным двигателем BMW Bramo 323A Fafnir — 9-цилиндровой «звездой» воздушного охлаждения мощностью 900 л.с. Главными отличительными особенностями Ar-198 стала очень большая площадь остекления (за что самолет прозвали «летающим аквариумом») и высокомеханизированное крыло с предкрылками, щелевыми закрылками и зависающими элеронами. Крыло было двухлонжеронным с металлической обшивкой (за исключением обшитых полотном предкрылков, закрылков и элеронов).

«Гамбургер Флюгцойгбау» предложила разработанный под руководством Рихарда Фогта (Reinhard Vogt) проект Ha 141 — один из самых необычных самолетов в истории авиации, представлявший собой

\* Фирма «Фокке-Вульф» (Focke-Wulf AG) была основана в январе 1924 г. в Бремене профессором Генрихом Фокке (Henrich Focke), бывшим военным пилотом Георгом Вульфом (Georg Wulf) и доктором Вернером Нойманом (Werner Neuman). К ранним конструкциям фирмы принадлежали пассажирский низкоплан A 16, серия несколько больших по размерам высокопланов «Меве» и учебный биплан S 24. В 1927 г. Г. Вульф погиб при испытаниях оригинального самолета E 19 «Энте» — двухмоторного пассажирского моноплана, построенного по схеме «утка» (т.е. с вынесенным вперед горизонтальным оперением). В 1931 г. профессор Фокке решил сосредоточиться на разработке вертолетов, основав новую фирму «Фокке-Ахгелис». Его новым деловым партнером стал известный мастер высшего пилотажа Герд Ахгелис (Gerd Achgelis). В сентябре того же года фирма «Фокке-Вульф» была объединена с заводом «Альбатрос» (Иоханнсталь). Таким образом, был создан концерн «Фокке-Вульф Флюгцойгбау Г.м.б.Х» (Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H.), главным конструктором которого с 1936 г. стал Курт Танк.



**Неудачливый конкурент «рамы» — ближний разведчик «Арадо» Ar 198V1, построенный в единственном экземпляре. Самолет имеет гражданскую регистрацию D-ODLG. Весна 1938 г.**

асимметричный моноплан. Гондола экипажа была сдвинута влево от продольной оси самолета, а мотогондола, переходящая в хвостовую балку — вправо. Двигатель BMW 132 имел мощность 960 л.с.

На «Фокке-Вульфе» под руководством Курта Танка (Kurt Tank) спроектировали также довольно необычный по тем временам двухмоторный моноплан двухбалочной схемы с центральной гондолой экипажа. Интерес к такой схеме у конструкторов пробудился после демонстрации на Парижском авиасалоне 1936 г. голландского многоцелевого самолета «Фоккер» G.1 (к тому времени новый «Фоккер» даже не успел еще подняться в воздух — его летные испытания начались лишь в марте 1937 г.). При этом специалисты «Фокке-Вульфа» были отнюдь не одиноки в своем стремлении следовать за авиационной «модой» — разработкой самолетов двухбалочной схемы занялись сразу несколько европейских и американских фирм. Стоит отметить хотя бы работы Ярослава Шлехты (Jaroslav Slechta) из чехословацкой фирмы «ЧКД-Прага», создавшего начиная с 1936 г. несколько проектов двухбалочных самолетов. Один из них был построен — трехместный самолет-разведчик цельнодеревянной конструкции «Прага» E-51, вышедший на испытания 26 мая 1938 г. Хотя эта машина серийно не строилась — дело ограничилось испытанием прототипа, но она заслуживает упоминания, поскольку и по назначению, и по компоновке была наиболее близкой к германскому самолету. А 27 января 1939 г. впервые поднялся в воздух самолет, которому суждено было стать наиболее мас-

совым аэропланом двухбалочной схемы — истребитель P-38 «Лайтнинг» американской фирмы «Локхид», построенный в количестве, превышающем 10 тыс. экземпляров. По мнению Танка, двухбалочная схема была идеальной для самолета-разведчика, поскольку позволяла обеспечить хороший обзор. И хотя применение двух двигателей вместо привычного для ближнего разведчика одного вело к удорожанию машины, такое решение позволяло существенно повысить боевую живучесть самолета. Опыт боевого применения полной мерой подтвердил правоту конструктора — разведчик «Фокке-Вульфа» стал одним из наиболее «трудносбиваемых» самолетов. В свой проект, получивший обозначение Fw 189, Курт Танк заложил еще одну «изюминку» — сменную центральную гондолу, предложенную в трех вариантах — для разведчика, учебного самолета и штурмовика. При этом крыло, хвостовые балки, оперение и мотоустановки были совершенно одинаковыми для всех трех вариантов.

При рассмотрении аванпроектов в Техническом отделе предложение фирмы «Гамбургер Флюгцойгбау» сразу же было отвергнуто вследствие чересчур непривычной компоновки. С «Арадо» и «Фокке-Вульфом» в апреле 1937 г. были подписаны контракты, каждый из которых предусматривал постройку опытной партии разведчиков из трех самолетов. Но начальник Технического отдела генерал Эрнст Удет (Ernst Udet) заинтересовался проектом гамбургской фирмы, что подтолкнуло ее руководство к продолжению проекта за собственные средства — без финансирования со стороны государства. Проект «Арадо», хоть и считался с самого начала фаворитом, оказался провальным. Первый прототип Ar-198V1 (гражданская регистрация D-ODLG), вышедший на испытания весной 1938 г., показал настолько низкие летные характеристики, что все дальнейшие работы, включая постройку еще двух опытных машин, были прекращены. А вот судьба проекта «Гамбургер Флюгцойгбау» оказалась гораздо сложнее и запутаннее. Стоит остановиться на ней чуть подробнее.

## Конкурент «Рамы»

25 февраля 1938 г. впервые поднялся в воздух прототип Ha 141-0 (D-ORJE). Вопреки мнению скептиков, считавших, что настолько странный самолет будет попросту неуправляемым, Ha 141-0 довольно уверенно держался в воздухе — была отмечена лишь избыточная чувствительность управления и небольшое «козление»

при посадке. В итоге «Гамбургер Флюгцойгбау» снова «включилась в игру», получив контракт на три опытных самолета. После длительных переговоров руководство люфтваффе согласилось включить в эту партию первый самолет — ранее оно отказывалось это делать, поскольку Ha 141-0 строился без официального за-



каза. В конечном итоге этот аэроплан был принят военными и получил обозначение BV 141V2. А первым официальным опытным стал второй экземпляр, обозначенный BV 141V1.

В прототипе На 141-0 Технический отдел не устроила кабина экипажа, и BV 141V1 получил сильно измененную гондолу с остеклением из большого числа плоских панелей, напоминавшую гондолу конкурента Fw 189. Была предусмотрена установка четырех 7,92-мм пулеметов (двух подвижных и двух курсовых), но реально вооружения машина не получила — оно появилось лишь на третьем экземпляре. BV 141V1 по сравнению с На 141-0 имел несколько увеличенные размеры: размах крыла возрос с 15 до 15,1 м, его площадь — с 40,1 до 40,5 кв. м, длина фюзеляжа — с 11,1 до 11,4 м. Летные испытания BV 141V1 начались в сентябре 1938 г. Практически сразу же вскрылись проблемы с работой гидросистемы, и 5 октября пилот был вынужден посадить машину на брюхо после того, как не полностью вышло шасси. Самолет получил повреждения, но, к счастью, вскоре был готов BV 141V3 (D-OLGA), рассматриваемый уже в качестве прототипа для серии.

Для улучшения путевой устойчивости на BV 141V3 снова удлиннили фюзеляж (до 12,15 м). Также на 0,3 м увеличили размах крыла. Экипаж из трех человек размещался в весьма тесной гондole — ее ширина составляла всего 1,2 м, а высота — 1,5 м. Пилот находился слева, наблюдатель справа от него на подвижном сиденье, которое могло выдвигаться в нос гондолы для обеспечения работы с бомбоприцелом. В хвостовой части кабины находилось рабочее место радиста. Силовая установка состояла из одного 9-цилиндрового мотора воздушного охлаждения BMW



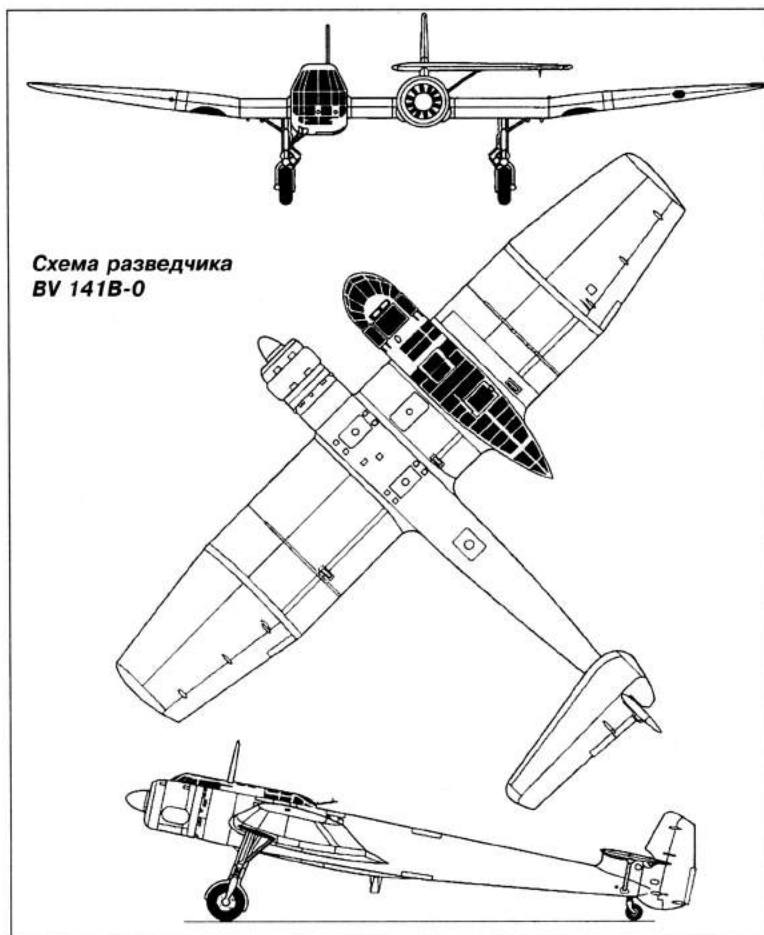
132N мощностью 900 л.с. Топливный бак емкостью 490 л располагался в фюзеляже за двигателем.

Техническое управление, хоть и относившееся с большим недоверием к BV 141, было вынуждено признать, что самолет является послушным в управлении и в основном отвечает тактико-техническим требованиям. «Скрепя сердце», был выдан заказ на постройку пяти предсерийных самолетов модификации BV 141A-0. На этих машинах, первая из которых была готова уже в начале 1939 г., снова увеличили размах крыла — до 15,5 м. Вес пустого самолета по сравнению с BV 141V3 удалось уменьшить на центнер (до 3100 кг), нормальный взлетный вес не изменился — 3900 кг. «Ахиллесовой пятой» по-прежнему оставалась гидравлика. Уже в самом начале заводских испытаний первый предсерийный самолет попал в аварию, когда одна стойка оказалась заблокированной в выпущенном положении, а

***BV 141A-0 в полете. У этой модификации было симметричное горизонтальное оперение, в то время как на более поздней BV 141B-0 от оперения осталась только левая консоль***

***Асимметричный BV 141 представлял собой, пожалуй, один из самых необычных самолетов, когда-либо поднимавшихся в небо***





**Схема разведчика  
BV 141B-0**

го вида. Тем не менее, чины верховного командования люфтваффе отнеслись к разведчику без энтузиазма, и под их давлением в апреле 1940 г. Технический отдел принял решение отложить начало серийного выпуска BV 141, найдя благовидный предлог — недостаточную тяговооруженность самолета. Надо сказать, что такая мотивация отнюдь не стала неожиданной для конструкторов «Блом унд Фосс» — Фогт, предвидя подобное развитие событий, распорядился уже в самом начале 1939 г. начать проработку варианта разведчика под более мощный мотор BMW 801. Этот 14-цилиндровый двухрядный звездообразный двигатель воздушного охлаждения развивал мощность порядка 1500 л.с. — на добрых 60 % больше, чем BMW 132N. Заодно были внесены существенные изменения в конструкцию планера. Самолет по сравнению с предшественником был увеличен в размерах, изменилась форма крыла. Вместо овального сечения фюзеляж стал круглым по всей длине. 14 февраля 1940 г. макет нового варианта, получившего обозначение BV 141B, был осмотрен комиссией Технического отдела, выдавшей в целом положительное заключение. Фирма получила контракт на пять предсерийных BV 141B-0 с перспективой его расширения еще на пять предсерийных самолетов и 10 серийных BV 141B-1.

В ноябре 1940 г. начались статические испытания BV 141B. Эти испытания показали необходимость усиления некоторых узлов. Пришлось кардинально переделать оперение — если на BV 141A горизонтальное оперение было симметричным, то на BV 141B от него осталась лишь левая консоль. Благодаря этому удалось улучшить поле обстрела хвостового пулемета. Наземные испытания показали, что проблемы с гидравликой остались, а при гонках двигателя BW 801 выявилась его неустойчивая работа. Ко времени начала летных испытаний статические все еще не были завершены. Это вынудило ввести ограничения на некоторые режимы полета.

Первый BV 141B-0 (военная регистрация NC+OZ) вышел на испытания 9 января 1941 г. Первые результаты были разочаровывающими — управляемость нового варианта оказалась хуже, чем у предшественника. Триммер элеронов был неэффективен, а сами элероны — слишком чувствительны. К тому же в течение всей программы продолжались уже порядком надоевшие неприятности с гидравликой.

Завершение постройки остальных четырех BV 141B-0 задерживалось из-за ожидания решения проблем с первым экземпляром. В мае 1941 г. эта машина была передана на официальные испытания в

вторая — в убранный. Этот инцидент задержал начало официальных испытаний. В конце концов, в январе 1940 г. официальные испытания были завершены с удовлетворительным результатом. Формальных препятствий к принятию BV 141 на вооружение не оставалось — нельзя же таковыми считать «уродливость» внешне-

**Самолеты  
BV 141B-0,  
начало 1942 г.**



испытательный центр люфтваффе в Рехлине. Уже 1 июня к ней присоединился второй экземпляр, до этого три месяца «пылившийся» на заводе, а чуть позже — третий и четвертый. Мелкие неполадки следовали одна за другой, затягивая испытания — не удивительно, что пятая машина BV 141B-0 была готова лишь к середине мая 1943 г.!

Осенью 1940 г. второй BV 141B-0 был передан для опытной эксплуатации в учебно-разведывательную часть в Гроссенхайме. В этот период, казалось бы, в судьбе самолета появился просвет — руководство люфтваффе согласилось сформировать из самолетов BV 141 боевую эскадрилью для войсковых испытаний на Восточном фронте. В случае успеха это открыло бы самолету путь к серийному производству. Но весной 1942 г. на планах создания специальной эскадрильи BV 141 был поставлен крест. К тому времени командование люфтваффе поняло, что задачи, для решения которых предназначался этот самолет, с успехом выполнялись надежными двухмоторными «Фокке-Вульфи» Fw 189. К тому же производственные мощности авиационного отделения «Блом унд Фосс» оказались загруженными — после повреждения вследствие бомбардировок завода «Фокке-Вульф» туда перевели производство четырехмоторных самолетов Fw 200 «Кондор». Не было возможности получить и двигатели BMW 801 — весь их выпуск поглощало разворачивающееся производство истребителей Fw 190 (и здесь «Фокке-Вульф» перешел дорогу конкуренту!). В итоге планы дополнительной постройки 15 BV 141 для войсковых испытаний так и не были реализованы, а



Три предсерийных разведчика BV 141B-0 на аэродроме. 1942 г.



из выпущенных самолетов этого типа ни один так и не принял участия в боях. В истории авиации BV 141 остался лишь занимательным курьезом...

### Тактико-технические характеристики самолетов Ar 198 и BV 141

	Ar 198V1	BV 141A-04	BV 141B-02
Двигатель:			
тип	Bramo 323A	BMW 132N	BMW 801
мощность на взлете, л.с.	900	865	1560
Размеры, м:			
размах крыла	14,9	15,5	17,45
длина самолета	11,8	12,15	13,95
высота самолета	4,5	4,1	3,6
Площадь крыла, кв. м	34,1	41,5	51
Вес самолета, кг:			
пустой	2400	3170	4700
взлетный	3034	3900	5700
Максимальная скорость,			
км/ч / на высоте, м	315/0	338/0	366/0
Крейсерская скорость,			
км/ч / на высоте, м	356/3500	397/3800	435/5000
		309/0	
		363/4500	
Дальность полета, км	1075	1133	1190
Потолок, м	8000	9000	10 000
Вооружение	два неподвижных 7,92-мм пулемета MG 17 вперед и два 7,92-мм пулемета MG 15 на подвижных установках назад; четыре 50-кг бомбы*		

\* На Ar 198V1 вооружение реально не устанавливалось



## Проектирование «Рамы»

Разобравшись с историей конкурента, вернемся к главному герою нашего повествования. После подписания контракта на постройку опытных образцов Fw 189, развернулось рабочее проектирование, которым руководил инженер Эрнст Кассель (Ernst Kassel). Бригаду общих видов возглавил Й. Мюллер (J. Muller), бригаду вооружения — инженер Готтшалк (Gottschalk), он же отвечал за организацию летных испытаний. За разработку технологии производства отвечал директор фирмы Ганс Шуберт (Hans Schubert).

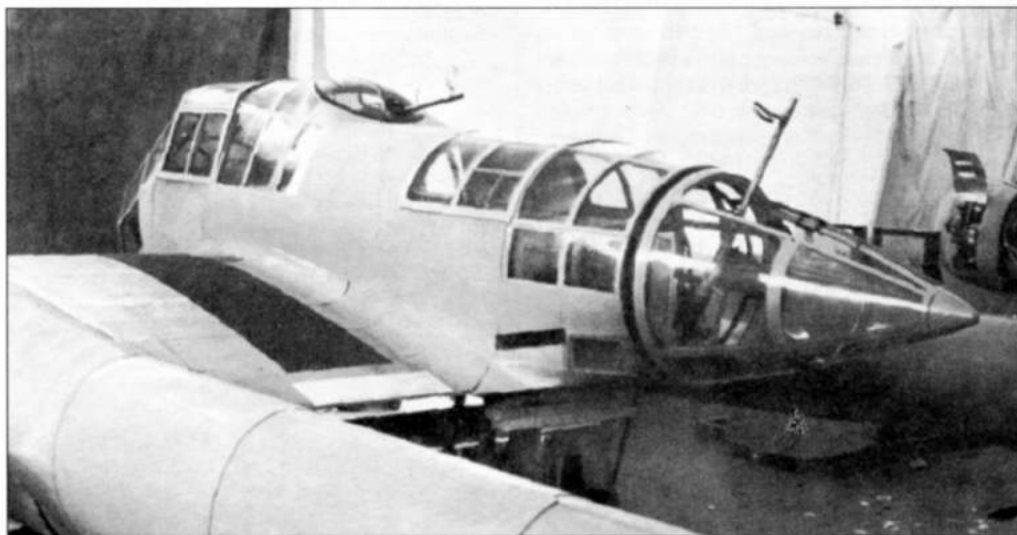
Проектирование и постройка самолета заняли относительно немного времени. Летные испытания первого опытного Fw 189V1 (гражданская регистрация D-OPVN) начались в июле 1938 г. — спустя 15 месяцев после подписания контракта. Согласно сложившейся традиции, в первый полет машину поднял сам главный конструктор «Фокке-Вульфа» Курт Танк, окрестивший самолет «Ойле» (Eule) — совой. В серийном варианте машина также имела «птичье» имя, но несколько другое — «Уху» (Uhu), то есть филин. Первое впечатление пилота было вполне благоприятным — самолет оказался легким и «приятным» в управлении во всем диапазоне эксплуатационных скоростей. И хотя на самолете стояли двигатели предсерийной партии, еще не развивавшие проектную мощность, и винты фиксированного шага, пилот смог выполнить на нем некоторые фигуры высшего пилотажа — мертвую петлю, штопор, бочку. Естественно, рядовому пилоту-испытателю такая «вольность» в первом же полете не сошла бы с рук, но Курт Танк считал себя вполне вправе пойти на риск, дабы показать уверенность в своей машине. Но, естествен-

но, дальнейшие испытания проводились штатными пилотами-испытателями — главным образом гауптманом Гансом Зандером (Hans Sander).

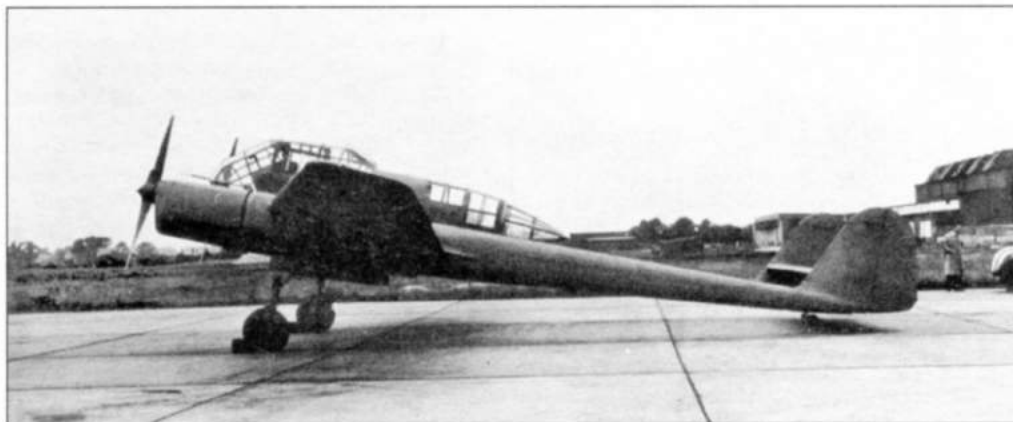
В августе 1938 г. на испытания вышел второй прототип Fw 189V2 (D-OVHD), а в сентябре — третий, Fw 189V3 (Wr.Nr.\* 1999, D-ORMH). Если вторая машина, так же, как и первая, комплектовалась двухлопастными деревянными винтами фиксированного шага, то третья получила винты-автоматы фирмы «Аргус» — той же, что создала двигатель для Fw 189. Как уже отмечалось, прототип конкурента Ar 198V1 был готов несколько ранее — весной 1938 г., но результаты его летных испытаний оказались настолько разочаровывающими, что дело ограничилось постройкой лишь одного образца из трех заказанных. Таким образом, Fw 189 оказался вне конкуренции, и перед ним была открыта дорога к принятию на вооружение.

В конструктивном отношении Fw 189 представлял собой цельнометаллический свободнонесущий низкоплан. Трехлонжеронное крыло с работающей обшивкой имело прямоугольный центроплан с гондолой экипажа посередине. Трапециевидные консоли крепились к центроплану болтами. Всю заднюю кромку консоли до элерона, а также весь центроплан занимали обшитые тканью щелевые закрылки с электроприводом. Гондола экипажа была почти сплошь остеклена, причем, как и у всех немецких самолетов того времени, остекление разбивалось на большое количество панелей, преимущественно плоских. Это упрощало технологию изго-

\* Wr.Nr. — Werk Numer, т.е. заводской номер



Деревянный макет самолета Fw 189



**Первый прототип «рамы» — Fw 189V1. Самолет не имеет вооружения, оборудован винтами фиксированного шага и стойками шасси ранней конструкции**

товления фонаря и его ремонт. Кроме того, плоские стекла практически не давали искажений в обзоре. В носу слева сидел летчик, правее и чуть сзади него находилось место наблюдателя, являвшегося одновременно штурманом, бомбардиром, радистом и стрелком. За их спинами через кабину проходил главный лонжерон. С последним системой подкосов соединялся усиленный шпангоут, переходящий в часть переплета фонаря; он выполнял функции противокапотажной рамы. Третий член экипажа, бортмеханик (он же задний стрелок) лежал на специальном матрасе в суженной обтекаемой задней части кабины. Экипаж попадал в самолет через откидывающиеся вверх панели фонаря над местами пилота и наблюдателя и такую же панель у бортмеханика. Интересно, что хвостовые балки выполнили взаимозаменяемыми — без различия на правую и левую. Они вмещали топливные баки и ниши основных опор шасси. Спереди к балкам крепились моторамы, сзади — кили с работающей обшивкой, которые соединялись стабилизатором. Стабилизатор находился между хвостовыми балками. Рули имели металлический набор и тканевую обшивку. Основные стой-

ки шасси также были взаимозаменяемыми. Они убирались посредством гидрпривода назад в хвостовые балки и закрывались створками. Хвостовое колесо укладывалось вбок, в стабилизатор.

Прототипы получили двигатели «Аргус» As 410 — 12-цилиндровые, типа перевернутый V, взлетной мощностью 430 л.с. Первый и третий прототипы не были вооружены, а вот Fw 189V2 нес вооружение — пять 7,92-мм пулеметов (три MG 15 на подвижных установках в носовой части гондолы, в верхнем уступе кабины и в хвостовом конусе; еще два неподвижных MG 17 находились в корневой части крыла). Кроме того, под центропланом самолета установили четыре бомбодержателя ETC 50 для 50-кг бомб. На третьем прототипе применили винты изменяемого шага, ставшие стандартными для серийных Fw 189. Эти винты, поставлявшиеся как единое целое с моторами As 410, легко идентифицировать по характерной крыльчатке автомата изменения шага на коке. Аналогичные винтомоторные установки применялись и на учебных самолетах Ar 96B.

Успешные испытания первых трех прототипов и, главное, — неудача с Ar-198 привели к заказу четырех дополнительных



**Третий прототип «рамы» — Fw 189V3 с гражданской регистрацией D-ORMH**

Четвертый прототип «рамы» — Fw 189V4 с гражданской регистрацией D-ОСНО. Под крыльями подвешены выливные авиационные приборы для распыления отравляющих веществ



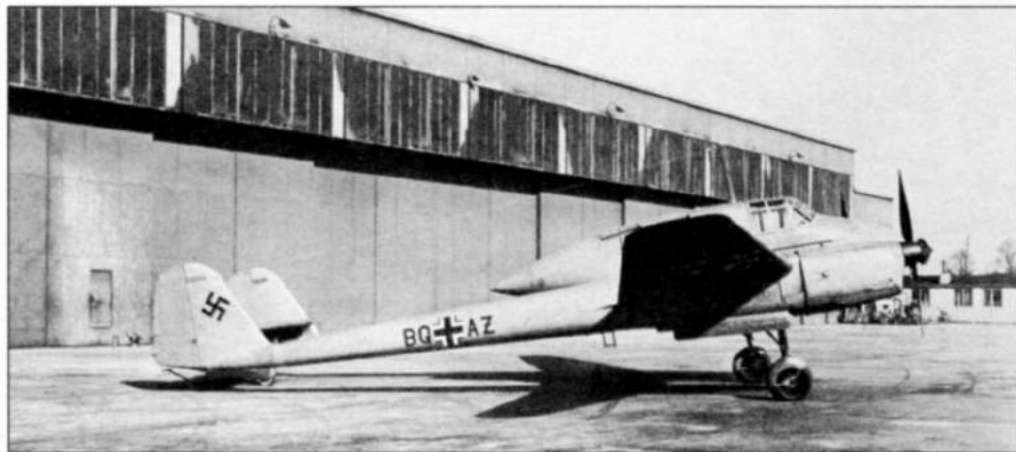
Fw 189. Первый из них Fw 189V4 (D-ОСНО) рассматривался как прототип серийного ближнего разведчика Fw 189A. Он был готов к концу 1938 г. и отличался некоторыми мелкими изменениями: модифицированными капотами двигателей, увеличенным диаметром хвостового колеса и т.п. Вооружение ограничились лишь парой MG 15 в верхней установке и хвостовом конусе и двумя крыльевыми пулеметами MG 17. После завершения заводских испытаний Fw 189V4 использовался для отработки различного специального оборудования, например, приборов постановки дымовых завес S 125 «Rauchbehälter» и выливных авиационных приборов для отравляющих веществ (смесь на основе горчичного газа, известная под кодовым наименованием «Желтый крест»).

тами MG 17. После завершения заводских испытаний Fw 189V4 использовался для отработки различного специального оборудования, например, приборов постановки дымовых завес S 125 «Rauchbehälter» и выливных авиационных приборов для отравляющих веществ (смесь на основе горчичного газа, известная под кодовым наименованием «Желтый крест»).

## Учебный вариант

Для облегчения освоения личным составом параллельно с боевым вариантом создавался и учебный. Именно в таком варианте выполнили пятый прототип Fw 189V5, изготовленный в начале 1939 г. Он получил полностью перепроектированную гондолу экипажа, гораздо более аэродинамически чистую. Фонарь кабины получил классические очертания и, в отличие от разведчика, не выступал за контуры гондолы. Вооружение отсутствовало, а управление стало двойным. Инструктор и курсант располагались в кабине плечом к плечу, что позволило избежать дублиро-

намически чистую. Фонарь кабины получил классические очертания и, в отличие от разведчика, не выступал за контуры гондолы. Вооружение отсутствовало, а управление стало двойным. Инструктор и курсант располагались в кабине плечом к плечу, что позволило избежать дублиро-



Предсерийный учебно-тренировочный Fw 189B-0, конец 1939 г.



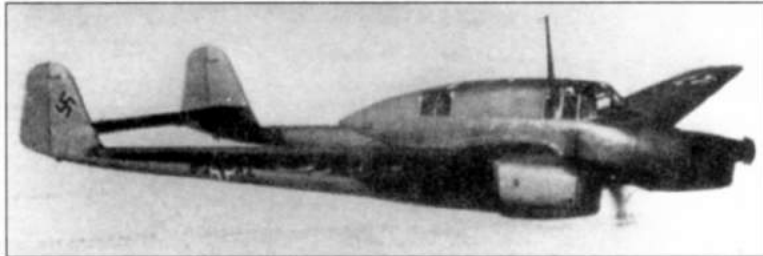
вания части приборов — их расположили в центре приборной доски, откуда их показания могли считывать и курсант, и инструктор. На разведчике ряд органов управления, в частности, секторы газа двигателей, располагались слева от летчика, на учебном же самолете их расположили на центральной панели между креслами инструктора и курсанта. В центральной части гондолы, непосредственно за местами летчиков, находились три дополнительных сиденья. Остекление центральной части гондолы сохранили только по левому борту. Хвостовая часть гондолы по форме не отличалась от разведчика, но была неостекленной. Вооружения учебного самолет не нес.

Именно учебный вариант первым попал в серийное производство, поскольку в 1939 г. полным ходом поставлялись в люфтваффе разведчики Hs 126, пока удовлетворявшие военных. Было решено порекомендовать с разворачиванием полномасштабного выпуска Fw 189, изготовив тем временем партию учебных самолетов и подготовив почву для освоения новых разведчиков пилотами строевых частей. «Фокке-Вульф» получил заказ на три предсерийных Fw 189B-0 и десять серийных Fw 189B-1. Три предсерийные машины с заводскими номерами 0008-0010 и первые три Fw 189B-1 сдали заказчику к концу 1939 г., остальные семь машин были поставлены в январе-феврале следующего года. Впоследствии большинство машин Fw 189B получили усиленное шас-

## Штурмовик

Боевые действия в Испании со всей очевидностью показали уязвимость низколетающих самолетов-штурмовиков. Но в то же время такие самолеты зарекомендовали себя как одно из наиболее эффективных средств поддержки сухопутных войск. Напрашивался вывод — разработать бронированный самолет-штурмовик, способный действовать над полем боя в условиях активного противодействия вражеской ПВО. Поэтом параллельно с разработкой ближнего разведчика ряд авиастроительных фирм был «озадачен» созданием нового самолета непосредственной поддержки — Schlachtflugzeug, буквально — «штурмовой самолет».

Спецификация Технического департамента, разосланная в апреле 1937 г. фирмам «Арадо», «Гамбургер Флюгцойгбау» и «Гота», предусматривала создание двухмоторного одноместного самолета минимальных геометрических размеров с двигателями «Аргус» As 410, бронированием пилотской кабины и мотогондол и наличием мощного стрелкового вооружения, со-



**Предсерийный учебно-тренировочный Fw 189B-0 в полете**

си и применялись не по прямому назначению (как учебные), а в качестве самолетов связи и «генеральских лимузинов».

Поначалу предусматривалось создание еще одного учебного варианта — двухпоплавокowego гидросамолета Fw 189D. Последний самолет из второй опытной серии Fw 189V7 должен был стать прототипом этой модификации. Но в конце 1938 г. в результате изменения требований к гидросамолету работы по нему были прекращены. Частично законченный планер использовался для сборки одного из Fw 189B-0.

**Один из немногих построенных учебных самолетов Fw 189B-1. Весна 1940 г.**



ответствующего стандарту истребителя Bf 109E-3 — две 20-мм пушки MG FF и два 7,92-мм пулемета MG 17. Не получившая официального приглашения к участию в конкурсе фирма «Фокке-Вульф» проявила инициативу, предложив создать штурмовик на базе Fw 189. Именно этот вариант вместе с проектом «Хеншеля» — будущим Hs 129 — 1 октября 1937 г. был отобран для постройки опытных самолетов.

Курт Танк в своем штурмовике решил в полной мере использовать концепцию сменной гондолы. Для отработки штурмо-

**Опытный бронированный штурмовик Fw 189V1b, созданный в конце 1938 г. Испытания показали полную несостоятельность этой машины**





**Прототип штурмовика Fw 189V1b**

вого варианта использовали первый прототип. В конце 1938 г. его сняли с летных испытаний и вернули на завод, где заменили центральную гондолу новой, гораздо меньших размеров. Новая гондола представляла собой, по сути, бронированную капсулу, едва вмещавшую пилота и стрелка, сидевших спина к спине. Пилот глядел вперед через крошечное бронестекло в откидываемом назад фонаре. Стрелок вел огонь из пулемета MG 15 через небольшую бойницу с использованием бронированного визира. Вертикальная наводка пулемета обеспечивалась щелью в бронеплите, а горизонтальная — в очень небольшом диапазоне — благодаря повороту всей бронеплиты.

Модифицированный прототип, получивший обозначение Fw 189V1b\*, весной 1939 г. возобновил испытания. Результаты их оказались удручающими. Тяжело бронированная гондола заметно ухудшила управляемость — самолет замедленно реагировал на отклонение органов управления, летные данные снизились. Обзор с места пилота был неудовлетворителен, а стрелок не видел истребителя даже на хвосте своего самолета! В итоге Fw 189V1b снова вернули на опытный завод для проведения доработок. Площадь остекления у пилота увеличили, а прицел стрелка заменили на амбразуру, улучшившую обзор назад — обзор в стороны оставался никудышным.

После внесения изменений Fw 189V1b проходил конкурсные испытания вместе с конкурентами — Hs 129V2 и V3. Результаты конкурса оказались неопределенными. Одноместный самолет «Хеншеля» имел меньшие размеры, представляя собой

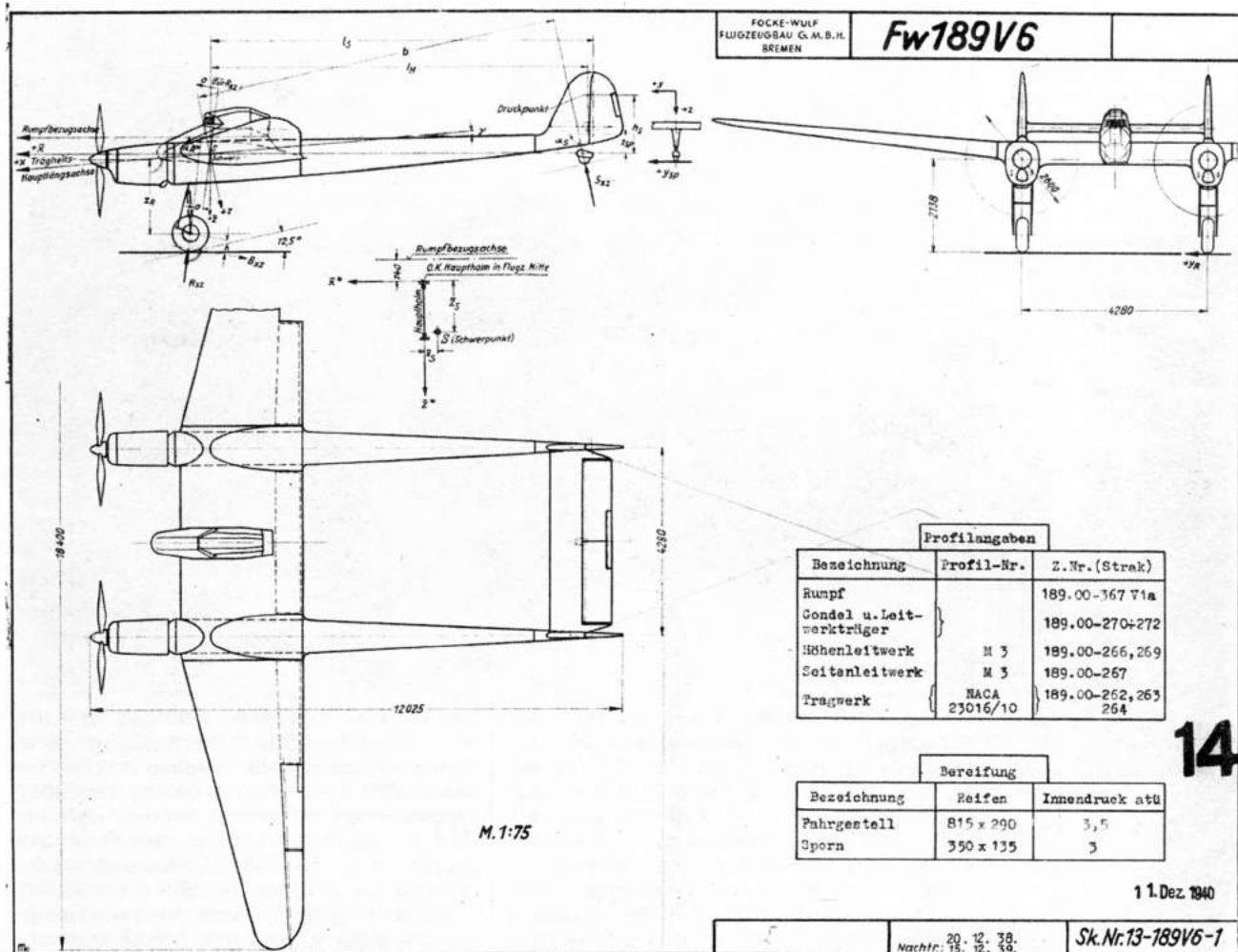
меньшую цель для ПВО, но обзор с него был еще хуже, чем с «Фокке-Вульфа», и если управляемость Fw 189V1b была плохой, то на Hs 129 вообще отвратительной. В довершение ко всему летом 1939 г. во время демонстрации атаки наземной цели на аэродроме в Бремене пилот Fw 189V1b Ганс Зандер потерял из виду ангара и зацепил один из них. Сразу после взлета пилот перевел самолет в набор высоты под большим углом, а затем бросил в пикирование. Пилотируя он обычный Fw 189 с его прекрасным обзором из кабины, ничего опасного не произошло бы, но пилот штурмового варианта имел обзор не многим лучше, чем механик-водитель танка... Лишь благодаря огромному опыту летчик сумел быстро оценить ситуацию и посадить поврежденную машину на очень высокой скорости. При этом самолет получил тяжелые повреждения и восстановлению не подлежал. Сам Зандер в мемуарах отмечал: «... Наверное, я был сумасшедшим, раз отважился продемонстрировать возможности самолета подобным образом...» В итоге Техническое управление признало победителем Hs 129, но на этой история штурмового варианта Fw 189 не закончилась.

Самолетам «Хеншеля» предстояло пройти войсковые испытания, однако в успехе уверенности не было, и для подстраховки фирме «Фокке-Вульф» заказали еще один экземпляр ее штурмовика. В него переделали третий самолет второй

\* Обозначение Fw 189V1a было зарезервировано для варианта штурмовика с трехместной бронированной гондолой. Такая модификация осталась лишь в проекте.

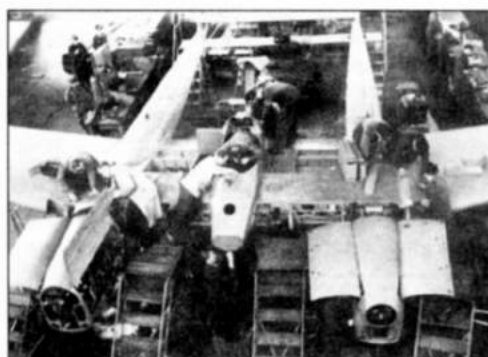
FOCKE-WULF  
FLUGZEUGBAU G.M.B.H.  
BREMEN

**Fw189V6**



опытной партии Fw 189V6 (военная регистрация NA+BW), который мог стать прототипом серийной модификации Fw 189C. Бронированная gondola этой машины представляла собой доработанный вариант gondoly самолета Fw 189V1b. Двигатели применили чуть более мощные — As 410A-1, развивавшие на взлете 465 л.с. и имевшие винты изменяемого шага вместо фиксированного на первых машинах. Также применили новое усиленное шасси со спаренными масляными амортизаторами на основных стойках. Центроплан крыла подвергся переделке. В нем установили две 20-мм пушки MG FF и четыре пулемета MG 17. Стрелок располагался спаркой 7,92-мм пулеметов MG81Z.

Fw 189V6 вышел на испытания в начале 1940 г., когда уже велась постройка предсерийной партии штурмовиков Hs 129A-0. И хотя пилоты во весь голос проклинали самолет «Хеншеля», рейхсминистерство авиации сделало вывод в его пользу. Было сочтено, что Hs 129 имеет достаточный потенциал для совершенствования, а



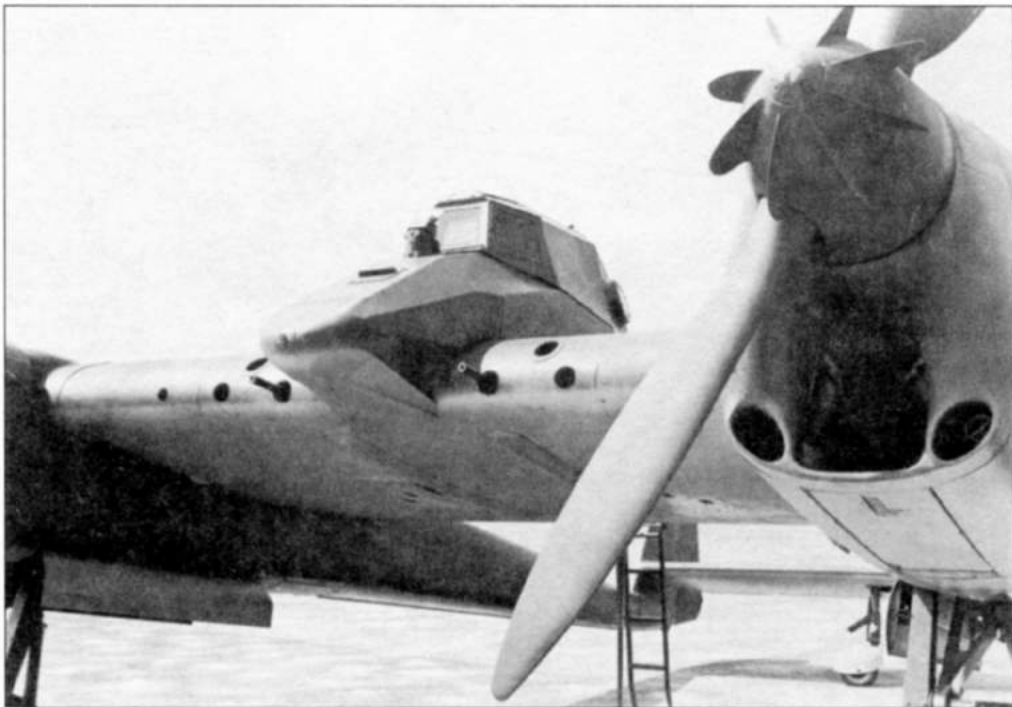
Сборка прототипа штурмовика Fw 189V6



Доработанный вариант штурмовика Fw 189V6, начало 1940 г. Этот самолет также оказался неудачным



**Бронированный штурмовик Fw 189V6. Хорошо видна кабина с очень небольшими окнами из бронестекла, а также вооружение, установленное в центроплане — две 20-мм пушки MG FF и четыре 7,92-мм пулемета MG 17**



мнением пилотов пренебрегли, посчитав его субъективным, поскольку летный состав 5-го (штурмового) отряда 2-й инструкторской эскадры\* (5.(Schlacht)/LG 2), испытывавшего новые штурмовики, на две трети состоял из бывших пилотов конкурирующего «Фокке-Вульфа». К тому же стоил Hs 129 на треть меньше, чем Fw 189C. Таким образом, ударный вариант Fw 189 окончательно потерял шансы попасть в серию. Тем не менее, Fw 189V6 прошел полный цикл испытаний, включая сравнительные с Hs 129 и испытания по боевому применению в Рехлине (в ходе

последних отработали стрельбу из пушек и пулеметов, бомбометание, а также применение устройств для постановки дымзавес и химического оружия). Полученный опыт не пропал даром — в конце 1942 г. появился своеобразный «эрзац-штурмовик» Fw 189A-4, выпущенный в небольшом количестве. Эта машина сохранила остекленную гондолу разведчика, но крыльевые пулеметы MG17 были заменены двумя 20-мм пушками MG FF. Кроме того, двигатели, топливные баки и частично кабину экипажа прикрыли снизу тонкой броней.

## Серийное производство

В начале 1940 г. дошла очередь до внедрения в производство основного — разведывательного — варианта Fw 189. Поначалу завод «Фокке-Вульф» в Бремене изготовил предсерийную партию Fw 189A-0 в количестве 10 единиц. Они почти не отличались от опытного Fw 189V4, за исключением измененной конструкции стоек шасси и более обтекаемых капотов двигателей. Затем начался выпуск модификации Fw 189A-1. До конца 1940 г. было выпущено 20 (по другим данным — 38) таких самолетов. Такое количество поставленных машин позволило провести полномасштабные войсковые испытания в частях ближней разведки, дислоцированных в оккупированных Франции и Польше. Отзывы строевых пилотов о новом самолете были самыми благоприятными. К тому

времени изменилось отношение люфтваффе к Hs 126, который по результатам французской кампании был признан устаревшим. И хотя производство разведчиков «Хеншеля» даже ускорилося — в 1939 г. люфтваффе получило 131 такой самолет, а в 1940-м — уже 368 машин, Hs 126 был уже бесперспективным. В итоге программа производства Fw 189 получила высший приоритет. Но завод «Фокке-Вульфа» в Бремене готовился к развертыванию производства истребителей Fw 190A, и там

\* Lehrgeschwader — инструкторская (учебная) эскадра, соединение люфтваффе, занимавшееся повышенной подготовкой летного состава и испытаниями новой техники. В составе люфтваффе имелись две такие эскадры, группы и отряды из состава которых периодически привлекались к боевым действиям.

строить разведчики в необходимых количествах оказалось невозможно. А самолетов требовалось все больше — 8 сентября 1940 г. генерал Удет отметил в своем дневнике, что верховное командование вермахта требует в самое ближайшее время сформировать 23 новых ближне-разведывательных отряда. Но свободных производственных мощностей на германских предприятиях не было — они были загружены производством истребителей и бомбардировщиков. С другой стороны, в оккупированных странах имелись довольно крупные авиазаводы — грех было не использовать их.

Уже начиная со второй половины 1940 г. руководство люфтваффе начало планомерно переводить выпуск самолетов вспомогательного назначения (учебных, связи и пр.) на заводы в оккупированных странах. А Fw 189 стал первым типом боевого самолета, производство которого было налажено за пределами Германии. Для его выпуска решили организовать вторую производственную линию в Чехии. Выбор пал на завод фирмы «Аэро» (Aero) в Праге-Высочанах, уже в 1941 г. ставший основным предприятием по выпуску ближних разведчиков. В том году бременское предприятие сдало 99 Fw 189A, существенно снизив их выпуск с июня. Пражский же завод изготовил 151 самолет. При этом завод «Аэро» производил также учебные самолеты Ar 96, оснащавшиеся теми же двигателями As 410. Производство моторов также наладили на месте — их выпускало предприятие бывшей фирмы «Вальтер» (Walther) в Праге-Жинониче. Два предприятия в окрестностях Праги поставляли комплектующие — завод «ЧКД-Прага» поставлял консоли крыла, элероны, закрылки, тяги управления механизацией крыла, а фирма «Летов» (Letov) — хвостовые балки и хвостовое оперение. Интересно, что внедрением в производство нового изделия занимался оставшийся на прежних должностях чешский инженерно-технический персонал во главе с техническим директором «Аэро» Антонином Хусником (Antonin Husnik). Для оказания помощи немцы командировали в Прагу группу инженеров, техников и квалифицированных рабочих из Бремена. Передали и некоторое оборудование, в том числе мощный пресс для изготовления штампованных деталей. Но, несмотря на хваленую немецкую педантичность, полностью избежать проблем не удалось — значительное количество чертежей поступило из Бремена с многочисленными ошибками. Определенные трудности представляло отсутствие у «Аэро» собственного заводского аэродрома — самолеты в расстыкованном виде прямо



**Завершающий этап сборки Fw 189A-1 на заводе в Бремене**

по городским улицам доставляли автотранспортом на аэродром Прага-Летняны.

Первый собранный в Праге Fw 189A (Wr.Nr. 2051) был готов 12 марта 1941 г. Готовые самолеты облетывали чешские заводские пилоты Франтишек Внук (Frantisek Vnuk), Карел Ванек (Karel Vanek) и Вацлав Бртник (Vaclav Brtnik). Для их предварительной тренировки из Бремена доставили серийный Fw 189A (Wr.Nr. 0070). 4 июня 1941 г. пражское предприятие инспектировал технический директор «Фокке-Вульфа» Курт Танк, лично облетавший один из самолетов (Wr.Nr. 2073). Представляет интерес процедура заводских испытаний самолетов: первый полет продолжительностью около 10 минут, затем еще два 20-минутных полета — и все! Впоследствии программу испытаний урезали вообще до двух полетов. Функционирование радиооборудования проверялось в воздухе и на земле, общая наработка составляла полчаса-час. Через определенное количество сданных самолетов выполнялись контрольные оценочные полеты продолжительностью 15-20 минут — их проводили строевые летчики, а не заводские испытатели. Не обходилось и без инцидентов — 6 июня 1942 г. один из «Фокке-Вульфов» разбился при испытательном полете в районе Кралупы-над-Влтавой, экипаж погиб. По иронии судь-

**Линия окончательной сборки Fw 189 на заводе «Аэро», Прага**





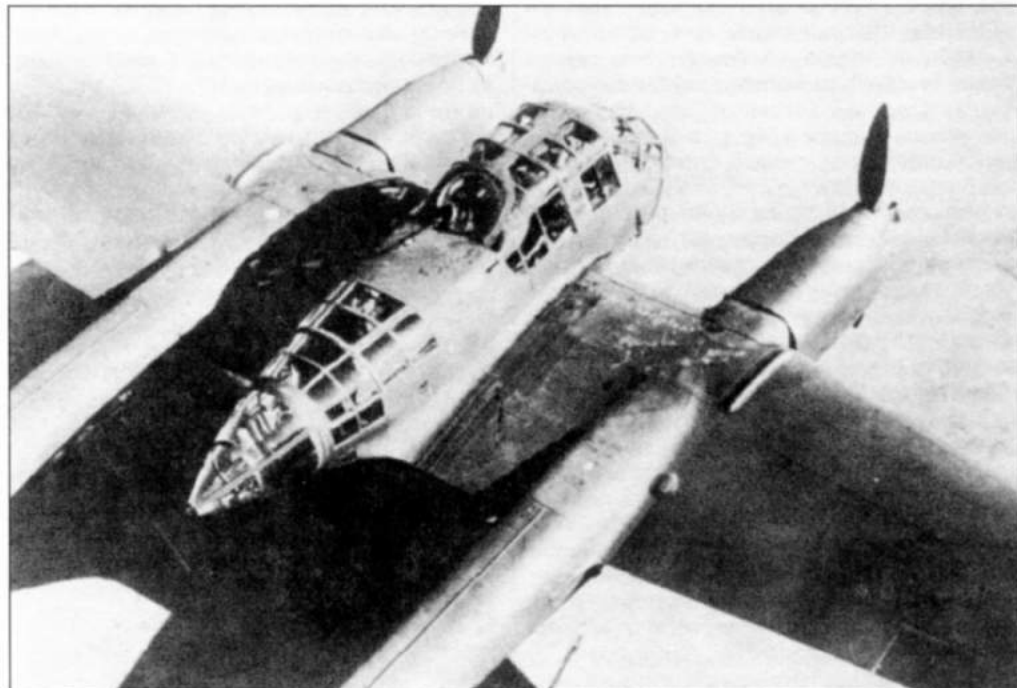
**Fw 189A-1 на заводском аэродроме**

бы, обломки самолета упали на территорию завода фирмы «Кмент», поставляющей комплектующие для «Аэро».

Первый строившийся в больших количествах вариант Fw 189A-1 был в целом подобен Fw 189V4, отличаясь несколько облагороженной формой капотов, двухмортизационными стойками шасси и некоторыми изменениями в оборудовании. Кроме того, на самолете применили так называемые «стандартные» двигатели



**Группа самолетов Fw 189A-1 на заводском аэродроме**



**Fw 189A-1, вид сверху**

As 410A-1 взлетной мощностью 465 л.с. Вооружение состояло из пары пулеметов MG 17 в корне крыла и двух MG 15 на верхней и хвостовой подвижных установках. Также имелись четыре бомбодержателя ETC50/VIII для 50-кг бомб SC 50 или SD 50. Стандартно применялась фотокамера Rb 20/30, установленная вертикально за пилотским креслом, хотя допускалась установка аэрофотоаппаратов других типов — Rb 50/30, 21/18 и 15/18. Обычно использовались и ручные фотокамеры HK 12,5 и HK 19. Экипаж самолета состоял из трех человек: пилота, штурмана-радиста, выполнявшего также функции бомбардира, и бортмеханика/воздушного стрелка.

В середине 1941 г. начался выпуск варианта Fw 189A-2, отличавшегося заменой пулеметов MG 15 на подвижных установках спарками MG 81Z. Прототип этой модификации получил обозначение Fw 189V9 (Wg.Nr. 0030). Уже в ходе производства Fw 189A-2 получил защиту верхней стрелковой установки в виде бронестекла. Следует также отметить, что многие Fw 189A-1 в полевых условиях дооборудовались до стандарта A-2 путем замены пулеметов MG 15 на MG 81Z. Внешне самолеты с MG 81Z можно было отличить по двум длинным направляющим гильзоотводов под фюзеляжной гондолой. Наконец, в небольших количествах строился Fw 189A-3 с двойным управлением — выпуск данного варианта сочли более оправданным, чем производство специализированной учебной модификации Fw 189B. В кабине Fw 189A-3 могло разместиться



до пяти человек. В учебные переоборудовали и несколько Fw 189A-0 и A-1.

В 1942 г. производство разведчиков в Бремене резко сократилось — здесь выпустили лишь 57 Fw 189A. Даже возрастание выпуска в Праге до 183 единиц не могло удовлетворить требования фронта. Поэтому было решено запустить третью линию сборки, снова используя производственные мощности оккупированных стран — на этот раз Франции. Выпуск Fw 189A поручили группе заводов в окрестностях г. Бордо. Окончательную сборку из узлов, поставляемых смежниками, осуществляло предприятие в г. Мериньяне, куда передали оснастку с бременского предприятия. В течение 1942 г. здесь выпустили 87 разведчиков (максимальный темп месячного выпуска — 20 машин — был достигнут в сентябре). Таким образом, 1942 г. стал пиком серийного выпуска Fw 189A — за этот год собрали 327 таких самолетов. А в следующем году производство Fw 189 было практически полностью переведено на французские заводы. «Фокке-Вульф», выпустив в январе-феврале 11 самолетов, прекратил выпуск разведчиков. «Аэро» изготовило лишь три Fw 189 (последний выпущенный самолет — Wr.Nr. 2387), а французские заводы — 193 машины. Таким образом, в общей сложности в 1943 г. было изготовлено 207 Fw 189. Окончательно серийный выпуск Fw 189A прекратился с поставкой 17 машин заводом в Мериньяне в первые недели 1944 г.

В ходе серийного производства предпринимались попытки усовершенствовать самолет, усилив вооружение и применив более мощную силовую установку. Попытки повысить энерговооруженность самолета привели к появлению модификации Fw 189E, именовавшейся «быстрым Fw 189». На этом самолете применили французские моторы воздушного охлаждения «Гном-Рон» GR 14M04/05 — двухрядные малогабаритные 14-цилиндровые «звезды» взлетной мощностью 700 л.с. Адаптацию конструкции разведчика под новые движки выполнила французская фирма SNCASO из Шатильон-сюр-Сен (Châtillon sur Seine). В прототип Fw 189E переоборудовали один из серийных Fw 189A-1 (Wr.Nr. 0090). Прототип получил обозначение Fw 189V14. Судьба самолета оказалась недолгой — после завершения заводских испытаний при перегонке в Германию он разбился у г. Нанси, и в серию вариант Fw 189E так и не попал. Некоторые источники, однако, отмечают, что указанная машина, получившая бортовой код G1+RO, использовалась в качестве личного самолета фельдмаршалом Кессельрингом. Стоит также отметить, что подобную



**Хвостовой поворотный конус Fw 189A-2 со спаренной пулеметной установкой MG 81**

«метаморфозу» с заменой «Аргусов» на более мощные французские GR 14M04/05 прошел конкурент штурмового варианта «рамы» — Hs 129. При этом модификация «Хеншеля» с «Гном-Ронами» (Hs 129B) строилась серийно. Вероятно, весь объем производства таких моторов предназначался для штурмовиков, а для Fw 189E их попросту не хватило бы.

Еще одной попыткой применить более мощные двигатели стала модификация Fw 189F-1. На этой машине (прототип Fw 189V15 переоборудовали из серийного Fw 189A-2) установили моторы «Аргус» As 411MA-1 — развитие As 410 с другим редуктором, благодаря чему взлетную мощность удалось поднять до 580 л.с. (на высоте 700 м — 600 л.с.). Модификация Fw 189F-1 стала последним серийным вариантом — в начале 1944 г. завод в Мериньяне изготовил 17 таких самолетов. Не попала в серию модификация Fw 189F-2 с улучшенной бронезащитой и топливными баками увеличенной емкости, а также электрическим вместо гидравлического приводом уборки шасси. Шасси с электроприводом отработывалось на опытных самолетах Fw 189V10 и V11 (Wr.Nr. 0047 и 0048). Предполагалось также внедрить в производство вариант Fw 189F-2 с усиленной бронезащитой и увеличенным запасом топлива, но до этого не дошло, хотя прототип этой модификации Fw 189V13 был построен. Все опытные машины, начиная с Fw 189V9, переоборудовались из серийных Fw 189A.

На бумаге остался вариант Fw 189G, который предполагалось оборудовать еще более мощными моторами «Аргус» As 402, развивавшими на взлете 950 л.с. Согласно расчетам, максимальная скорость Fw 189G на высоте 4500 м должна была достичь 435 км/ч. Поначалу предполагалось, что эта модификация будет запущена в серию уже в 1942 г. Но ввиду проблем с доводкой мотора, так и не прошедшего сертификацию, программу создания Fw 189G закрыли.

Для применения в Северной Африке несколько серийных самолетов дооборудовали в вариант Fw 189A-1/Trop. Они по-



**Серийный Fw 189A-1  
в тропической  
окраске**

лучили «тропические» воздушные фильтры, уплотнения лючков, предохраняющие от пыли и песка, дополнительные топливные насосы. Для предохранения экипажа от палящих лучей солнца остекление кабины снабдили шторками-ролетами. Также самолеты получили «пустынный» аварийный комплект на случай вынужденной посадки, включающий, среди прочего, четыре канистры с водой (две 20-л и две 10-л), резиновые матрасы, спальные мешки, противомоскитные сетки, противосолнечные очки, рюкзаки, охотничий дробовик — не говоря уж об обычных для таких комплектов предметах.

Подобно многим другим самолетам, Fw 189 дорабатывался для решения специфических задач. Среди подобных переделок, осуществлявшихся в ремонтных мастерских, следует отметить ночной истребительный вариант Fw 189A/R, предназначенный для перехвата легких тихоходных самолетов типа У-2. Первые такие машины появились в начале 1944 г. При переоборудовании самолет получал в



**Ночной истребитель  
Fw 189A/R, приме-  
нявшийся для перех-  
вата ночных бомбар-  
дировщиков У-2.  
Лето 1944 г.**

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	Всего
«Фокке-Вульф»	6	38	99	57	11	-	211
«Аэро»	-	-	151	183	3	-	337
SNCASO	-	-	-	87	193	17	297
Итого	6	38	250	327	207	17	845

носовой части gondoly радиолокатор FuG 212 «Лихтенштейн C-1» с антенной в виде четырех диполей. Эта станция работала на частоте 490 МГц, имела мощность в импульсе 1,5 кВт, а эффективная дальность обнаружения цели не превышала 2 км. Такие характеристики, в принципе, были удовлетворительны для ночных истребителей системы ПВО рейха — ведь эти самолеты взаимодействовали с сетью наземных радаров, обеспечивающих выведение истребителей на цель. Но в условиях Восточного фронта, где наземные РЛС попросту отсутствовали, этот радар был малоэффективным. В центральной части gondoly вместо верхней подвижной пулеметной установки смонтировали 15-мм пулемет MG 151/15 (реже устанавливали 20-мм пушку MG 151/20) фирмы «Маузер» (Mauser) в установке «Шраге музик»\* для стрельбы вперед-вверх. Для обеспечения светомаскировки на выхлопные патрубки двигателей устанавливали пламегасители. В этих трех доработках собственно и заключалась суть конверсии разведывательного самолета в ночной истребитель. Перевооружение включало, помимо всего прочего, снятие всех разведывательных компонентов, и прежде всего — АФА. Благодаря этому, да еще сокращению экипажа до двух человек, взлетный вес самолета удалось удержать в приемлемых пределах, несмотря на установку довольно массивного радиолокационного оборудования. Считается, что в общей сложности в истребительный вариант было переоборудовано порядка трех десятков Fw 189A.

Количество выпущенных Fw 189 разнится по данным различных источников: 864 либо 831 самолет. Но наиболее достоверной представляется цифра 845 машин (без учета прототипов). Как выглядит разбивка по годам выпуска и предприятиям, видно из приведенной ниже таблицы.

Восемь с половиной сотен — это количество меркнет на фоне тысяч и даже десятков тысяч самолетов других типов, поставленных люфтваффе во время Второй мировой войны (напомним, что самым массовым германским боевым самолетом был истребитель Bf 109 — таких машин выпустили порядка 30 тысяч). Тем не менее, самолеты-разведчики «Фокке-Вульф» сыграли исключительно важную роль в боях.

\* Schrage Musik буквально — «наклонная (кривая) музыка», т.е. джаз.

# Боевое применение самолетов-разведчиков

## В строю люфтваффе

При воссоздании воздушных сил Германии — люфтваффе — в их составе предусматривали наличие двух основных типов разведывательных частей. Дальнеразведывательные отряды (Fernaufklärungstaffeln), сокращенно Aufkl.(F), предназначались для ведения стратегической разведки и оперативно подчинялись либо верховному командованию вермахта (или сухопутных войск), либо авиационным корпусам. Второй тип, на котором и сосредоточим наше внимание — это отряды взаимодействия с армией, или же Aufklärungstaffeln (Heer), сокращенно Aufkl.(H). Их главным предназначением было «взаимодействие с армией» в довольно широком смысле этого слова — т.е. тактическая воздушная разведка, корректировка артиллерийского огня, обеспечение связи, а в экстренных случаях — нанесение бомбоштурмовых ударов в интересах поддерживаемых частей. Глубина проникновения за линию фронта при разведывательных полетах определялась в 80—120 км, а высота полета — не менее 1500 м (при меньшей высоте возрастал риск поражения самолета не только зенитками, но и огнем стрелкового оружия). Однако при корректировке артиллерийского огня приходилось иногда снижаться до 150 м, а верхний потолок при таких заданиях не превышал 2000 м. Глубина проникновения в тыл противника при корректировке артиллерийского огня определялась дальностью стрельбы собственных орудий и не превышала 30 км. То есть корректировщики действовали непосредственно над фронтом и прифронтовой полосой, максимально насыщенной зенитными средствами. Впоследствии наставления по боевому применению разделяли непосредственную воздушную разведку (на глубину 15-25 км) и ближнюю воздушную разведку (на глубину до 150 км).

Характерной чертой отрядов взаимодействия с армией была их самодостаточность. Располагая по штату девятью основными и тремя резервными самолетами, такой отряд имел около 320 человек личного состава и порядка 50 автомобилей — гораздо больше, чем, скажем, истребительный отряд. Это обуславливалось необходимостью обеспечить максимальную автономность действия отряда. Ведь если истребительные и бомбардировочные отряды действовали, как правило, в составе групп (по три-четыре отряда), располагавших своими органами материально-технического обеспечения и аэрод-

ромного обслуживания, то отряды взаимодействия с армией по определению должны были использоваться рассредоточено, с полевых площадок, максимально приближенных к штабам поддерживаемых соединений, а в наступлении иметь возможность перемещаться вслед за сухопутными войсками, не ожидая тыловых эшелонов. Вполне естественно, что такой отряд располагал и собственными средствами обработки разведывательной информации — в первую очередь, подвижной фотолабораторией с необходимым штатом специалистов по обработке и расшифровке аэрофотоснимков. Имеющийся в отряде автопарк позволял осуществлять перебазирование наземного эшелона части, включая определенный запас топлива, продовольствия и прочих расходных материалов, исключительно собственными силами, без привлечения дополнительных транспортных средств. В административном отношении отряды взаимодействия с армией сводились в группы, но в оперативном придавались соединениям сухопутных войск и действовали, как правило, в отрыве от штабов своих групп.

Поначалу, в 1933—1934 гг., самолеты-разведчики He 45 и He 46 использовались в составе различных формирований, «закамуфлированных» под гражданские — таких, как «школы воздушных сообщений». В январе 1935 г. были сформированы первые два отряда взаимодействия с армией — 1.(H)/AufklGr 214 и 2.(H)/AufklGr 214, т.е. 1-й и 2-й отряды 214-й авиагруппы. В следующем месяце были сформированы отряды 1.(H)/AufklGr 315 и 2.(H)/AufklGr 315, а к концу года люфтваффе располагало уже десятью Aufklärungstaffeln (Heer), укомплектован-

**Линейка самолетов He 45с отряда 2.(F)/AufklGr 121. Нойгаузен, конец 1936 — начало 1937 г.**





**Офицеры группы AufklGr 121 у самолета He 45с. Аэродром Нойгаузен, Восточная Пруссия**

ными в основном выпускниками летных школ в Брауншвейге и Хидельсхайме. К началу 1937 г. имелось уже 14 отрядов взаимодействия с армией, сведенных в шесть групп — Aufklarungsgruppen (Heer), или же Aufkl.Gr.(H)/111, 112, 113, 114, 115 и 212. Но согласно штату, каждой из групп полагалось иметь четыре отряда, поэтому в течение 1937—1938 гг. были сформированы недостающие десять отрядов. Таким образом, каждая группа ближней разведки насчитывала четыре отряда — три с He 46С\* и один с He 45. С середины 1938 г. в отряды взаимодействия с армией начали поступать новые самолеты-разведчики Hs 126. В первую очередь они за-

меняли He 45, но постепенно вытесняли из частей и He 46С.

Для организации эффективного взаимодействия авиации с сухопутными войсками при штабах армейских соединений были созданы специальные аппараты связи, укомплектованные офицерами люфтваффе. На самом высшем уровне существовала должность «генерала люфтваффе при верховном командовании сухопутных войск» (General der Luftwaffe beim Oberkommando des Heers — Gen.d.Lw.b.ObdH). При группах армий, общевойсковых и танковых армиях находились т.н. «командиры люфтваффе» в звании генерал-майора либо оберста (полковника) — Kommandeur der Luftwaffe bei einen Armee Oberkommando, сокращенно Koluft. Как правило, штабы Koluft разворачивались на базе управлений авиагрупп взаимодействия с армией. Им подчинялись не только отряды армейской авиации, но и другие части люфтваффе, придаваемые указанным соединениям — прежде всего, зенитная артиллерия\*\*. Наконец, на корпусном уровне, а для танковых войск — и

\* С 1936 г. для обозначения модификаций стали использоваться прописные буквы.

\*\* В вермахте подавляющее большинство огневых средств зенитной артиллерии находилось в ведении люфтваффе, сухопутные войска располагали весьма немногочисленными частями мелкокалиберных зениток.



**Предстартовый прогрев двигателя разведчика He 46с из авиагруппы AufklGr 52. Довоенный снимок**



на уровне дивизий, в 1937 г. были введены должности «авиационных офицеров связи» (Fliegerverbindungsoffiziere — Flivos). Такой офицер связи располагал собственным небольшим аппаратом управления, но, как правило, не имел в подчинении авиачастей, будучи «посредником» между сухопутными войсками и люфтваффе. В частности, он готовил и передавал для исполнения заявки корпусных и дивизионных штабов на воздушную разведку.

Хотя самолеты-разведчики относились не к сухопутным войскам, а к люфтваффе, германское военное руководство старалось по возможности прикреплять отряды взаимодействия к армейским соединениям на постоянной основе. Такое решение позволяло достичь полного взаимопонимания между армейскими и авиационными командирами. Как пример можно назвать хотя бы отряд 1.(H)/AufklGr 14, прошедший вместе со 2-й танковой дивизией польскую кампанию 1939 г., кампанию на



Западе в 1940 г., кампанию на Балканах весной 1941 г. и операцию «Барбаросса» — пока не был расформирован в конце 1941 г. ввиду больших потерь...

**Разведчик He 45 на  
полевом аэродроме**

## Испанский дебют

Боевое крещение люфтваффе прошло во время гражданской войны в Испании, куда был направлен небезызвестный легион «Кондор». В организационном отношении этот легион состоял из нескольких групп — бомбардировочной, истребительной, разведывательной, морской, а также зенитных частей и частей обеспечения. В первую очередь в Испанию прибыли бомбардировщики Ju 52, а сразу за ними, в середине октября 1936 г., — разведывательная авиагруппа Aufklärungsguppe/88, сокращенно — A/88. Поначалу она была укомплектована исключительно самолетами «Хейнкель». На аэродром Авила пришло 12 машин He 70F-2, шесть He 45B и шесть He 46C. И если скоростные дальние разведчики He 70 сразу зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, то самолеты двух других типов оставались как бы в тени — попросту на начальном этапе боев для них не было подходящих заданий. Ни ближняя разведка, ни корректировка артиллерийского огня не осуществлялись, а для дальней разведки He 70 подходили гораздо лучше. Поэтому очень скоро все He 46C были переданы франкистам, а A/88 взамен получила еще шесть He 70. Вскоре испанцы получили еще 20 He 46C, вооружив ими группу 3-G-11. Базируясь на аэродромах Авила и Леон, эта группа участвовала в боях в районе Сарагосы, при Брунете и Эбро. Испанские пилоты не любили He 46C из-за сильной вибрации, и уже в августе 1938 г. эти самолеты из боевых частей были переданы в школу воздушных наблюдателей в Малаге. Постав-

лялись франкистам и He 45C — этими машинами вооружили сформированную в марте 1937 г. на аэродроме Виттория группу 6-G-15. Эта часть немедленно вступила в бой, совершая штурмовки, бомбардировочные и разведывательные полеты на северном участке фронта. Самолеты хорошо показали себя в боях над Бискаей, Сантандером и Астурией в октябре 1937 г. Затем они использовались в боях на Брунете, реке Альфамбра, против Теруэля и Леванта. В общей сложности испанцам было передано 40 He 45C, из них к моменту окончания боевых действий в составе группы 6-G-15 числилось 27 машин. Интересно, что испанские авиаторы прозвали He 45 Pavo («Индюк»), а He 46 — Pava («Индейка»).

Но вернемся к ближним разведчикам легиона «Кондор». Первые месяцы боевого применения привели к потерям, для восполнения которых в марте 1937 г. прибыло три He 45. В то время одной из основных задач пилотов He 45 из A/88 было оказание помощи испанцам в освоении этого типа самолета, поэтому два He 45 базировались в Виттории, где обучался личный состав группы 6-G-15. В мае-июне 1937 г. звено He 45 воевало в районе Бильбао, где отличился воздушный наблюдатель лейтенант Кальдрак (Kaldrack), прозванный испанцами «глазами Генерального штаба». Но эффективность ПВО республиканцев возрастала, и несмотря на прочность конструкции биплана, звено He 45 несло потери. Так, 22 октября зенитным огнем был сбит самолет лейте-

**He 45c из легиона «Кондор». В Испании этот самолет прозвали «Паво» («Индюк»)**



нанта Шваненгеля (Schwanengel), пилот погиб. К декабрю в составе легиона остался лишь один He 45, но и он был сбит зенитками в самом начале 1938 г. Пилотировавший его лейтенант Рунце (Runze) погиб. Но уже спустя две недели звено He 45 было воссоздано за счет машин, прибывших из Германии. В апреле-мае 1938 г. самолеты базировались в Бунюеле и Таусте, а пара He 45 находилась на полевом аэродроме Ла Сенья. Во время битвы на Эбро в июле 1938 г. «Хейнкели» привлекались для бомбоштурмовых ударов — например, 20 июля они атаковали железнодорожную станцию Ампола. Постоянными для экипажей He 45 стали вылеты на «свободную охоту» (Freijagd) — поиск сосредоточений войск, артиллерийских позиций и т.п. с нанесением ударов мелкими бомбами и пулеметным огнем. Интересно, что к тому времени в составе A/88 самолеты He 70 были полностью заменены двухмоторными разведчиками Do 17, а вот устаревшие бипланы продолжали эксплуатироваться!

Потери вели к уменьшению парка He 45 — в ночь с 29 на 30 августа 1938 г. налетевшим на аэродром Ла Сенья шквалом был уничтожен один из бипланов. А 20 сентября около полудня He 45, пилотируемый

лейтенантом фон Кугельгеном (von Kugelgen), едва смог отбиться от республиканских истребителей. При посадке на аэродром Виньяроз поврежденная машина разбилась, пилот получил серьезные ранения. На следующий день едва избежал подобной участи лейтенант Вагманн (Wagmann), сумевший посадить поврежденную машину. В итоге в A/88 осталось лишь три He 45, но в летном состоянии находилась только одна машина (не лучшим было и положение с Do 17 — из девяти имеющихся самолетов исправным был лишь один).

Пополнение было получено в ноябре — из Германии прибыло три He 45 и первый Hs 126A, к которому вскоре присоединилось еще пять однотипных самолетов. Дебют новых разведчиков оказался не слишком впечатляющим — 6 февраля 1939 г. один из Hs 126A разбился у Герона из-за поломки двигателя. Боевых потерь в последние месяцы войны не было. Уже в феврале 1938 г. испанцам передали последние He 45 из A/88, а в марте — и все пять уцелевших Hs 126A. Последние поступили на вооружение 41-го отдельного звена испанских ВВС, находившегося в Марокко, где эксплуатировались в течение нескольких лет. Подводя итоги боевому применению ближних разведчиков в легионе «Кондор», следует отметить, что эти машины оказались вполне пригодными для выполнения ставившихся перед ними задач. Свидетельством тому может быть хотя бы тот факт, что именно пилот He 45, фельдфебель Ганс Кениг (Hans König) стал рекордсменом группы A/88, выполнив в Испании 97 боевых вылетов (для экипажей Do 17, например, лучший показатель составил 57 вылетов).

## Польская кампания. Война на Западе

К моменту нападения на Польшу 1 сентября 1939 г. отряды взаимодействия с армией были уже почти полностью перевооружены самолетами Hs 126A и B: из 29 отрядов на них летали 23. Включая учебные части, люфтваффе располагало в об-

щей сложности 275 «Хеншелями», из них 251 был исправный. Пять отрядов все еще использовали He 46C (4.(H)/AufklGr12, 2.(H)/AufklGr23, 4.(H)/AufklGr23, 2.(H)/AufklGr31 и 4.(H)/AufklGr31) и один — 4.(H)/AufklGr21 — бипланы He 45. Кроме того, семь отрядов, перевооруженных «Хеншелями», все еще сохраняли по несколько устаревших разведчиков.

Для нападения на Польшу было привлечено подавляющее большинство отрядов взаимодействия с армией — 22, из них 20 на Hs 126 и два на He 46C. Подробный пе-

**Экипаж Hs 126 из отряда 1.(H)/AufklGr 14 — пилот фельдфебель Ганс Гауб (Hannes Gaub), наблюдатель лейтенант Герд Шредер (Gerd Schroeder) и пес-боксер Тюннес. Аэродром Яблонка, Польша, сентябрь 1939 г.**



Армия	Отряд	Кому придан	Вооружение	Бортовой код	Воздушный флот
3-я, группа армий «Север» Вост. Пруссия	1.(H)/AufklGr10	1-й АК	10 Hs 126	T1+	1
	2.(H)/AufklGr10	21-й АК, 1-я КБР	12 Hs 126	T1+	1
4-я, группа армий «Север» Поморье	1.(H)/AufklGr21	2-й АК	10 Hs 126	P2+	1
	2.(H)/AufklGr21	3-й АК	10 Hs 126	P2+	1
	3.(H)/AufklGr21	19-й АК	10 Hs 126	P2+	1
	9.(H)/LG2*		9 Hs 126 2 He 46	L2+	
8-я, группа армий «Юг» центральный участок фронта	1.(H)/AufklGr12	20-й АК	11 Hs 126	H1+	2
	5.(H)/AufklGr13	13-й АК	9 Hs 126, 2 He 46	4E+	3
10-я, группа армий «Юг» центральный участок фронта	1.(H)/AufklGr11	10-я ТД	9 Hs 126, 2 He 46	6M+	1
	3.(H)/AufklGr12	11-й АК	9 Hs 126, 1 He 46	H1+	2
	2.(H)/AufklGr13	7-й АК	11 Hs 126	4E+	3
	4.(H)/AufklGr13	4-я ТД	9 Hs 126, 1 He 46	4E+	3
	2.(H)/AufklGr23	1-я ТД	9 He 46		3
	4.(H)/AufklGr31	15-й МК	9 Hs 126, 2 He 45	5D+	3
	1.(H)/AufklGr41	4-й АК	8 Hs 126	6K+	1
	2.(H)/AufklGr41	16-й МК	10 Hs 126	6K+	1
	3.(H)/AufklGr41	14-й МК	8 Hs 126	6K+	1
14-я, группа армий «Юг» южный участок фронта	1.(H)/AufklGr14	2-я ТД	9 Hs 126, 1 He 46	5F+	4
	2.(H)/AufklGr14	18-й ГК	9 Hs 126	5F+	4
	3.(H)/AufklGr14	17-й АК	9 Hs 126	5F+	4
	1.(H)/AufklGr31	8-й АК	9 Hs 126	5D+	4
	2.(H)/AufklGr31	5-я ТД	8 He 46	5D+	3

\* отряд из состава 2-й инструкторской эскадры.

Сокращения в таблице: АК — армейский корпус, МК — моторизованный корпус, ГК — горный корпус, ТД — танковая дивизия, КБР — кавалерийская бригада

речень этих частей с указанием подчинения приведен в таблице. В административном отношении отряды подчинялись воздушным флотам, но в оперативном были приданы пяти полевым армиям, действующим против Польши (см. таблицу).

В ходе скоротечной польской кампании отряды «Хеншелей» полной мерой подтвердили свое предназначение — «взаимодействие с армией», выполняя весь спектр задач, предусмотренных предвоенными наставлениями. Кроме тактической разведки, они корректировали артиллерийский огонь, а также эпизодически наносили штурмовые удары — в тех случаях, когда авиapoддержка была необходимой, а других доступных самолетов не было. Штурмовки показали низкую эффективность мелкокалиберных 10-кг бомб, а более тяжелые, 50-кг бомбы, могли подвешиваться на Hs 126 лишь по одной штуке. Именно это стало причиной внесения в требования к перспективному разведчику (будущей «раме») пункта о возможности подвески четырех 50-кг бомб.

Несмотря на слабость польской истребительной авиации и ПВО, части взаимодействия с армией понесли довольно ощутимые потери. Дело в том, что, действуя рассредоточено, они далеко не всегда получали надлежащее истребительное прикрытие, а скоростные качества «Хеншелей» не позволяли уйти даже от

довольно устаревших польских истребителей PZL P-11. К тому же, действуя на небольших высотах над передним краем, разведчики подвергались интенсивному обстрелу даже из стрелкового оружия. Уже в первый день войны пилоты 141-й истребительной эскадры поручик М. Писарек (M. Pisarek) и капитан Б. Мельчински (B. Mielczynski) у Торуня сбили один Hs 126. В тот же день был сбит еще один разведчик — его «поделили» между собой

**He 46 на полевом аэродроме. Польша, осень 1939 г. К тому времени на самолетах этого типа еще летало шесть отрядов ближней разведки**



**Скапотировавший  
при посадке Hs 126.  
Аэродром Яблонка,  
Польша, сентябрь  
1939 г.**



летчики 121-й и 122-й эскадр. А 2 сентября было сбито три «Хеншеля». В частности, одна машина стала добычей уже упоминавшегося Писарека, вторую сбили пилоты 161-й истребительной эскадры, а третью — капрал Ч. Машлянкевич (Cz. Masliankiewicz), бортстрелок легкого разведчика-бомбардировщика PZL P-23 «Карась» из 32-й разведывательной эскадры. 3 сентября в воздушных боях было сбито уже пять Hs 126, но в дальнейшем ввиду потерь, понесенных польской истребительной авиацией, разведчики стали действовать гораздо свободнее. Последняя потеря в воздушном бою была зафиксирована 17 сентября, когда подпоручик Х. Дудвал (H. Dudwal) из 113-й истребительной эскадры сбил «Хеншеля» над Яновским лесом. В общей сложности в ходе польской кампании потери люфтваффе составили 25 Hs 126, из них 16 было сбито в воздушных боях. Еще 40 машин получили повреждения.

Большие потери, понесенные «Хеншелями» в сентябрьской кампании, стали первым тревожным звонком. Столкнувшись с более многочисленными и более современными французскими и британскими истребителями на Западном фронте, частям взаимодействия с армией пришлось и вовсе несладко. Впрочем, в последние месяцы 1939 г., фотографируя укрепления линии Мажино, Hs 126 почти не встречали сопротивления. Но уже в начале 1940 г. потери ближних разведчиков резко возросли — это стало следствием улучшения системы управления авиацией союзников, благодаря чему существенно сократилось время реакции истребителей на сообщения о пролете вражеских самолетов. В итоге только французские истребители до июня 1940 г. записали на свой счет 89 сбитых Hs 126, и еще 9 таких же самолетов — с пометкой «вероятно». Стало ясно, что Hs 126 уже не отвечает современным требованиям к ближнему разведчику, прежде всего, из-за отсутствия защиты от атак истребителей снизу-сзади. Но единственным качественным улуч-

шением самолетного парка отрядов взаимодействия с армией стала, наконец-то, окончательная замена «Хеншелями» совершенно устаревших He 45 и He 46 — к маю 1940 г. только временный разведывательный отряд «Оберост» все еще сохранял в своем составе восемь He 46С, но он в боях на Западе не участвовал.

В операции «Везерübung» (Weserübung), предусматривавшей оккупацию Дании и Норвегии, части взаимодействия с армией участвовали весьма ограниченно: в Дании серьезного сопротивления не было, а Норвегия находилась вне пределов радиуса действия «Хеншелей». Для взаимодействия с выделенным для оккупации Дании 31-м армейским корпусом предназначили отряд 2.(H)/AufklGr 10. Вся боевая активность ограничилась несколькими разведывательными вылетами утром 9 апреля. Продвижение германских войск вглубь территории Дании почти не встречало сопротивления. Едва ли не единственным случаем стал инцидент у Тендера, где два десятка бойцов датского 2-го пехотного полка с единственной противотанковой пушкой сумели задержать продвижение 11-й моторизованной бригады вермахта и вывести из строя несколько автомобилей. Для подавления этого очага сопротивления выслали одиночного Hs 126В, но самолет бомбил пустое место — датчане уже отступили...

По состоянию на 10 мая 1940 г. люфтваффе располагали 277 Hs 126 (из них 234 боеспособных). Для участия в решающем наступлении, начавшемся на Западном фронте в тот день, люфтваффе сосредоточили 30 отрядов взаимодействия с армией, а в течение последующих недель к ним присоединились еще пять. Характерно, что как раз 11 мая в части поступили первые пять новых разведчиков Fw 189А-0, но в боях на Западе они приняли чисто символическое участие, выполнив в составе инструкторского отряда 9.(H)/LG 2, базировавшегося в Крефельде, несколько разведывательных полетов в интересах 3-й танковой дивизии, наступавшей по направлению на Амьен. Потери разведчиков были весьма ощутимыми, причем далеко не всегда их причиной было вражеское противодействие. Скажем, отряд 3.(H)/AufklGr 14 в боях с 10 по 30 мая потерял три «Хеншеля», но только два из них стали жертвами французских истребителей. Третьего же сбили «доблестные» зенитчики 10-й танковой дивизии, которой и был придан отряд...

Опыт боевых действий на Западе показал, что для обеспечения наступательных операций подвижных соединений дальность полета Hs 126 является недостаточной. Поэтому несколько отрядов взаимо-



действия с армией получили в дополнение к таким самолетам по три двухмоторных разведчика Do 17M (в частности, 4.(H)/AufklGr 12, 2 и 3.(H)/AufklGr 13, 1 и 2.(H)/AufklGr 21).

После разгрома Франции большая часть отрядов взаимодействия с армией осталась в оккупированной Западной Европе. В частности, 16 отрядов были выделены для участия в планировавшейся операции «Зеелеве» (Seelowe) — так и не состоявшейся высадке в Англии. В ходе этой операции «Хеншели» должны были, главным образом, ставить дымовые завесы, прикрывая места высадки десанта — фактически единственный случай, когда предполагалось применение Hs 126 в амплуа постановщика дымзавес, хотя на стадии разработки самолета эта задача считалась одной из приоритетных. При подготовке к высадке часть отрядов взаимодействия с армией получили смешанный состав — по шесть Hs 126 и истребителей Bf 109. При этом «Хеншели» предусматривалось применять в качестве дымзавесчиков, а оборудованные аэрофотоаппаратами «Мессершмитты» должны были вести разведку. Для корректировки огня тяжелых артиллерийских установок, обстреливающих побережье Англии, в августе 1940 г. была сформирована специальная авиагруппа Aufkl.Gr.(H) 30, в состав которой вошли два отряда Hs 126, «откомандированных» из других групп — 4.(H)/AufklGr 31 и 5.(H)/AufklGr 32. Это временное соединение просуществовало до мая 1941 г. К августу 1940 г. в связи с прекращением наземных боев отряды взаимодействия с армией были выведены из подчинения сухопутных соединений и введены в состав авиационных корпусов. Так, 1-й авиакорпус получил в свой состав отряды 3. и 4.(H)/AufklGr 31, 2-й — вышеупомянутую группу Aufkl.Gr.(H)30, 4-й — отряды 2.(H)/AufklGr 12, 2.(H)/AufklGr 13, 4.(H)/AufklGr 22, 2.(H)/AufklGr 31, 1. и 2.(H)/AufklGr 41, а 8-й авиакорпус — группу Aufkl.Gr.(H) 21.

На Западе части взаимодействия с армией привлекались и к выполнению зада-



**Hs 126 в полете. Хорошо заметна стреловидность передней кромки крыла**

ний, к которым их экипажи до войны даже не готовились. Например, 4 июля 1940 г. «Хеншели» наводили пикирующие бомбардировщики Ju 87 из эскадры St.G 2 на суда британского конвоя O.A.168, а 10 июля пара Hs 126 выполняла такую же задачу, наводя бомбардировщики Do 17 из авиагруппы II/KG 2 на британские суда у Дувра. Впоследствии, несмотря на передислокацию в оккупированную Францию специализированных отрядов морской авиации, «Хеншели» продолжали привлекаться для патрулирования побережья (Kustenuberwachung). Например, экипажи отряда 2.(H)/AufklGr 41 вылетали на подобные задания вплоть до ноября 1940 г. Укомплектованность частей ближней разведки в первые месяцы после завершения французской кампании оставляла желать лучшего — например, отряд 3.(H)/AufklGr 21 в начале сентября 1940 г. вместо 12 штатных самолетов располагал лишь половиной (пять Hs 126 и один связной Fi 156). Но уже к концу года отряды взаимодействия с армией были доукомплектованы за счет новых поставок Hs 126 из промышленности. В частях на Западе проходили войсковые испытания и первые разведчики Fw 189. При этом не обошлось без потерь — 10 марта 1941 г. разбился самолет Wr.Nr. 0059 из отряда 1.(H)/AufklGr 10. Все три члена экипажа погибли...

## Балканы

В то время, как Германия «осваивала» оккупированные территории Западной Европы, ее союзник Италия пыталась утвердиться на Балканах. 28 октября 1940 г. итальянские войска, находящиеся в Албании, атаковали Грецию. Интересно, что первым самолетом, сбитым в этой войне, оказался «Хеншель» Hs 126 — естественно, не германский, а греческий. В королевских греческих ВВС (EVA — Elliniki Vassiliki Aeroporía) такими самолетами вооружили

3-ю миру (эскадрилью) взаимодействия с армией (Mira Stratiotikis Synergassias). Утром 28 октября звено истребителей «Фиат» CR-42 из итальянской 393-й эскадрильи перехватило и сбило у городка Дарда одиночного «Хеншеля», экипаж которого сумел спастись. На следующий день ввиду нелетной погоды авиация обеих сторон боевых действий не вела, но 30 октября вылеты возобновились. И снова они принесли потери 3-й мире — пятерка

«Фиатов» все той же 393-й эскадрильи встретила в воздухе пару Hs 126. Стрелки разведчиков отчаянно оборонялись, повредив несколько истребителей, но численное превосходство позволило итальянцам взять верх. Один из «Хеншелей» был сбит, а судьба второго до сих пор не установлена, его экипаж числится пропавшим без вести.

Несмотря на численное превосходство итальянцев, греческая армия оказала достойное сопротивление и 14 ноября 1940 г. перешла в контрнаступление. При этом удалось не только изгнать захватчиков с собственной земли, но и перенести боевые действия на территорию Албании. Армейские части поддерживались весьма немногочисленной авиацией, в том числе и уцелевшими «Хеншелями» 3-й миры. В наступлении акцент сместился с разведки на штурмовые удары, иногда весьма эффективные. Например, 21 ноября у населенного пункта Поградец три Hs 126 с одного захода рассеяли колонну итальянских войск длиной 6 км.

К концу 1940 г. стало очевидно, что Муссолини без помощи германского союзника не сможет справиться с Грецией. 23 декабря Гитлер издал директиву о подготовке операции «Марита» (Marita). Поначалу ее целью была Греция, но вскоре было решено оккупировать и Югославию. Уже в начале 1941 г. началась передислокация авиачастей на территорию «свежеиспеченного» союзника Германии — Румынии. Естественно, официально части прибывали «для обеспечения обучения летного состава румынской авиации», но в действительности готовился плацдарм для войны. В частности, в январе 1941 г. из Франции на аэродром Мамайя прибыл отряд 2.(H)/AufklGr 31, а в феврале в Бухарест — 1.(H)/AufklGr 14.

Германское наступление на Балканах началось 6 апреля 1941 г. Для участия в нем привлекли 12 отрядов взаимодействия с армией, вооруженных Hs 126. Специфику применения ближних разведчиков в балканской кампании хорошо иллюстрирует заметка «Орлиные глаза танковой дивизии» корреспондента еженедельника люфтваффе «Дер Адлер» (Der Adler) Вернера Карка (Werner Kark):



**Разведчик He 46eUn**  
одной из частей венгерских ВВС. Снимок сделан накануне нападения на Югославию, апрель 1941 г.

«...Германская танковая дивизия развернула наступление на сербские позиции в районе Вардара с территории Болгарии. Ее задачей был быстрый прорыв через горы и долины в Скопье и рассеяние сербских и греческих сил. Дивизии был придан отряд ближней разведки, вооруженный самолетами Hs 126, еще во Франции получивший ценный опыт гармоничного взаимодействия с наземными частями. С первого часа наступления самолеты контролируют передвижение собственных войск, временами обращая свое оружие против вражеских очагов сопротивления. По радио непосредственно командирам танковых частей передается информация о подходящих маршрутах движения. Противотанковые позиции неприятеля вскрываются и уничтожаются самолетами-разведчиками. Авиаторы являются неотделимой частью дивизии, сокращая ее маршрут передвижения и позволяя избежать ненужных потерь.

Перед перевалом Страцина образуется первая пробка. По обе стороны дороги находятся пригодные для организации обороны возвышенности, на которых неприятель расположил значительные силы с тяжелым оружием. Задачей воздушной разведки в таких условиях является обнаружение очагов сопротивления и, по возможности, подавление их с бреющего полета всеми имеющимися средствами. То, что не удалось визуально заметить наблюдателю, определяется после расшифровки пленки аэрофотоаппарата. Благодаря воздушной разведке в тот же день группа пикирующих бомбардировщиков атаковала обнаруженные цели и вынудила сербов отступить. Дивизия преодолела перевал Страцина без сколь-нибудь значительного сопротивления.

С самого утра снова взлетает самолет-разведчик для обнаружения вражеских позиций. Но по сербам и след простыл. Может, они отошли вглубь страны? Самолеты летают над долиной реки Пчинья во всех направлениях. Внезапно пилот обращает внимание на маленькие, едва заметные холмики. Это могли быть копны сена либо навоза. Разворачивает самолет в их направлении и выпускает очередь из пулемета. Никакого движения. Пролетает над таинственными холмиками, вынохивает, как лис, и включает фотоаппарат. Оказалось, что там окопались два сербских полка с артиллерией и пулеметами. Доклад доставляется в дивизию. В то время, когда ревущие пикировщики сбрасывают на вражеские позиции свой смертоносный груз, танки двигаются вперед. Они раздавливают неприятеля, занимают Куманово и победным маршем вступают в Скопье.

По направлению наступления к Трикале и Ларисе дорога ведет через труднопроходимую горную местность. Здесь танкисты впервые столкнулись с английскими войсками. Последние подготовили много мощных укрытий и хорошо замаскированных узлов сопротивления, располагающих отличными секторами обстрела. Прорыв напролом сулил большие потери. Но если бы удалось найти обходной путь на Трикалу — враг вынужден был бы в панике бежать. Задача отыскать такой путь, к тому же, проходимый для танков, была поставлена перед экипажами самолетов.

«Хеншели» метр за метром обследуют горные склоны и так находят кружной путь. По данным воздушной разведки дивизия наносит удар большими силами, не встречая серьезного сопротивления, и занимает город после быстрого марша через горы. Вследствие этого англичане вынуждены оставить свои позиции на перевале Сервия. Так благодаря авиации танковой дивизии удалось избежать многих дней тяжелых боев...

На этом примере мы видим, насколько важным для подвижных частей в наступлении было хорошо налаженное взаимодействие с авиацией. Но далеко не всегда все проходило так гладко — случались и неизбежные в горячке боя ошибки, порой приводившие к трагическим результатам. В первый же день войны один из Hs 126 по ошибке сбросил 50-кг бомбу прямо на месторасположение штаба 85-го пехотного полка вермахта. Погибло 6 человек, 5 получили тяжелые ранения и еще нес-



**Hs 126 в полете над Грецией, май 1941 г.**

колько — легкие... Сами разведчики тоже несли потери — в основном от вражеских истребителей. Например, 15 апреля пара «Харрикейнов» из британской 33-й эскадрильи сбила над Ларисой одного Hs 126 из отряда 2.(H)/AufklGr10. Экипаж уцелел, хотя наблюдатель был ранен. В тот же день в том же районе другой «Хеншель» из отряда 1.(H)/AufklGr14 был сбит полковником Кассонсом (Cassons) из 23-й миры, пилотировавшим старый истребитель польского производства PZL P-24. Но исход кампании на Балканах был предрешен — относительно небольшая греческая армия, даже усиленная немногочисленными британскими частями, не могла противостоять натиску вермахта. В ходе оккупации Греции германскими трофеями стали и несколько самолетов — в том числе один Hs 126 из 3-й миры.

## Война на Востоке

Для участия в операции «Барбаросса» (Barbarossa) люфтваффе выделило 60 отрядов взаимодействия с армией — лишь 2.(H)/AufklGr14 действовал в Северной Африке в составе немецкого Африканского корпуса (Deutsches Afrika Korps)\*. Несмотря на все усилия по перевооружению, ближне-разведывательные части летали все на тех же «Хеншелях», что и в польской кампании, боях на Западе и на Балканах. Такие самолеты составляли подавляющее большинство из 388 машин, числящихся в составе отрядов взаимодействия с армией — кроме них, имелись также в небольшом количестве оборудованные аэрофотоаппаратами истребители Bf 109

и Bf 110, легкие самолеты связи Fi 156 и некоторые другие.

Освоение Fw 189 только велось. Новые самолеты в люфтваффе, согласно установившейся практике, поступали сначала в инструкторские эскадры. Не стал исключением и Fw 189. Уже в конце 1939 г. пер-

**Hs 126 из отряда 2.(H)/AufklGr 14, приданного Германскому Африканскому корпусу. Если в России главным врагом был мороз, то в Африке — вездесущая песчаная пыль. Персонал зачехляет двигатель самолета, дабы уберечь от пыли**



\* Этот отряд, наряду с Hs 126, эксплуатировал в качестве разведчиков и несколько двухмоторных истребителей Bf 110C-4, а впоследствии получил и одномоторные Bf 109F. Один из «Хеншелей» этого отряда в полностью исправном состоянии был захвачен британцами и впоследствии использовался в составе их 450-й эскадрильи в качестве самолета связи.





**Подготовка к старту самолета Hs 126 из отряда 8.(H)/AufklGr 32 — одной из частей, приданных 4-й танковой группе вермахта. Шумарово, поздняя осень 1941 г.**

**Hs 126 из отряда 2.(H)/AufklGr 23 на поле аэродрома в районе Калинина, начало зимы 1941 г. Ранее самолет использовался в качестве буксировщика десантных планеров — за хвостовым колесом видно сцепное устройство**



вые учебные машины Fw 189В были переданы в 9-й (ближнеразведывательный) отряд 2-й инструкторской эскадры (9.(H)/LG2\*). Весной 1940 г. эта же часть получила самолеты Fw 189А-0. И хотя поставки новых разведывательных самолетов, не относящихся к приоритетам люфтваффе, разворачивались медленно, все же они постепенно вытесняли уцелевшие Hs 126 из разведывательных отрядов. «Хеншеля» переводились во вспомогательные части. Они применялись в качестве буксировщиков планеров, «противопартизанских» самолетов, а затем — в ночных штурмовых отрядах.

Как ни странно, но одним из первых среди строевых отрядов в ноябре 1941 г. получил самолеты Fw 189А дальнеразведывательный отряд 2.(F)/AufklGr 11, эксплуатировавший их вместе с несколькими Do 17. Вслед за ним новые разведчики получили отряд 1.(H)/AufklGr 31, приданный 8-му армейскому корпусу, и 3.(H)/AufklGr 32, взаимодействовавший с 12-й танковой дивизией. Лишь весной 1942 г. начинается массированное перевооружение отрядов ближней разведки.

Зимнее наступление Красной армии привело к тяжелым потерям в авиации, вследствие чего пришлось расформировать 12 отрядов взаимодействия с армией — 1. и 5.(H)/AufklGr 14, 4., 5., 6. и 7.(H)/AufklGr 21, 4.(H)/AufklGr 22, 3. и 5.(H)/AufklGr 23, 5. и 6.(H)/AufklGr 31. Следует обратить внимание, что расформированию в большинстве случаев подлежали отряды с номерами от 4 и выше — т.е. части, сформированные при мобилизации в конце 1939—1940 гг. Кадровые же отряды командование старалось сохранить, и на их доукомплектование были направлены людские и материальные ресурсы, высвободившиеся при расформировании указанных частей. Целый ряд частей вывели на переформирование и отдых — например, уже в середине ноября с Восточного фронта во Францию отправился отряд 3.(H)/AufklGr 14 — один из немногих, с начала операции «Барбаросса» воевавших на Fw 189. Действуя в составе группы армий «Центр» (при 10-й танковой дивизии), за период с начала войны он потерял три Fw 189А и два самолета связи — «Гота» Go 145 и Fi 156, еще шесть «рам» получили повреждения. Характерно, что среди причин потерь и повреждений преобладает либо зенитный огонь, либо технические неисправности — советские истребители в первые месяцы войны особой опасности для «рам», увы, не представляли...

По состоянию на 1 марта 1942 г. оба ближнеразведывательных отряда, имевшихся в составе 1-го воздушного флота (группа армий «Север») — 1.(H)/AufklGr 13 и 4.(H)/AufklGr 23 — все еще летали на «Хеншелях». В 4-м ВФ (группа армий «Юг») лишь один отряд — 1.(H)/AufklGr 41 — дислоцировавшийся в Краснограде под Харьковом, был вооружен Fw 189А (5 машин), остальные семь отрядов ближней разведки летали на Hs 126. Немного лучше ситуация складывалась с вооружением разведывательных частей 6-го ВФ (группа армий «Центр»). Из 15 ближнеразведывательных отрядов этого воздушного флота новыми самолетами были перевооружены семь, имевших в общей сложности всего 31 Fw 189А. Еще пять летали на Hs 126, а три не имели материальной части вообще! Наконец, в составе 3-го ВФ на территории Германии, Франции и Нидерландов находилось 13 ближнеразведывательных отрядов. Все они в октябре 1941 — феврале 1942 гг. были отведены с Восточ-

\* Отряд входил в состав 3-й группы этой эскадры (III/LG 2), включавшей, кроме него, два дальнеразведывательных отряда — 7.(F)/LG 2 и 8.(F)/LG 2. В мирное время группа III/LG 2 обеспечивала учебный процесс школы воздушной разведки в Ютербоге.





*Fw 189A-2 из отряда 5.(Н)/AufklGr 12, конец 1941 г.*

ного фронта в тыл для отдыха и переучивания на Fw 189A. В их составе числилось 68 новых разведчиков. Среди этих отрядов был и 1.(Н)/AufklGr 12, который еще на рубеже 1940/1941 гг., дислоцируясь в Бельгии, имел в своем составе по крайней мере один предсерийный Fw 189A-0.

По мере освоения новой техники эти отряды возвращались на Восточный фронт. В частности, уже в апреле 1942 г. на аэродром Белый в состав 6-го ВФ прибыл 1.(Н)/AufklGr 11. Следом за ним вернули на фронт 3.(Н)/AufklGr 12. В мае в Брянск прибыл 2.(Н)/AufklGr 13 (в 6-й ВФ), а в Купянск в состав 4-го ВФ — недоукомплектованный 5.(Н)/AufklGr 11. В Керчи состав 4-го ВФ пополнил 4.(Н)/AufklGr 31. Сразу шесть отрядов с Fw 189A прибыли на Восточный фронт в июне 1942 г. В частности, 6-й воздушный флот получил отряд 2.(Н)/AufklGr 31, прибывший в Курск, — единственную часть, еще не «отметившуюся» на Восточном фронте (в июне 1941 г. она прибыла на перевооружение из Греции). Туда же прибыл и 2.(Н)/AufklGr 32 — интересно, что в составе этого отряда, наряду с Fw 189A-1 числился и один самолет серии А-0. 4-й ВФ получил 1.(Н)/AufklGr 10 (Купянск), 5.(Н)/AufklGr 12 (Полтава) и 1.(Н)/AufklGr 21 (Артемовск). Место назначения еще одного отряда — 1.(Н)/AufklGr 12 — установить не удалось. Наконец, в июле 6-й ВФ получил 6.(Н)/AufklGr 13 (авиабаза Фролов). Летом 1942 г. Fw 189A появились и над самыми отдаленными участками советско-германского фронта — в Финляндии, в составе

отряда 1.(Н)/AufklGr 32. В июльском отчете ВВС Карельского фронта об этих самолетах писалось как о «тренировочных машинах», применявшихся для войсковой разведки. Но такие замысловатые определения встречались в документах недолго — висящая над головами советских бойцов «рама» стала повседневной реальностью на ключевых участках фронта. Вот что писал об этих самолетах генерал Ф.П. Полынин: «Проклятые «рамы» с рассвета дотемна бороздили наше небо, выискивая объекты для удара, следя за передвижениями наших войск». На примере отряда 1.(Н)/AufklGr 32 можно проследить и структуру потерь частей, вооруженных Fw 189. В частности, к концу 1942 г. отряд потерял пять «рам». Три из них были уничтожены при бомбардировке аэродрома

*Ис 126 на окраине полевого аэродрома на фоне типичного русского сельского пейзажа. Зима 1941/42 г.*





***Fw 189 на полевом аэродроме. Район Харькова, 1942 г.***



***Подготовка к вылету Fw 189. Район Харькова, 1942 г.***



***Богато остекленная кабина Fw 189 обеспечивала прекрасный обзор. Все остекление набрано из плоских панелей, дабы не искажать изображение***

базирования советской авиацией, одна разбилась по техническим причинам и лишь один самолет — Fw 189A-3 Wr.Nr. 2248 (бортовой код V7+1C) — был потерян в воздушном бою.

Таким образом, в течение весны-лета 1942 г. ближне-разведывательные части Восточного фронта были в основном перевооружены на Fw 189A. По состоянию на 1 сентября 1942 г. на Восточном фронте числилось 174 таких разведчика против 103 Hs 126. Кроме них, в этих частях было еще 40 самолетов Bf 109 и Bf 110. Очень небольшое количество Fw 189A попало в Северную Африку. Здесь на них летал единственный отряд 4.(H)/AufklGr 12, использовавший специально адаптированные для условий жаркого климата самолеты Fw 189A/Trop.

***Пилот «Рамы» занимает место в кабине***



***«Рама» на стоянке. Видно, каким образом открывались створки фонаря, обеспечивая экипажу доступ в кабину***

## «Рама» за работой. 1942 г.



Панорама Харькова

Справа: одно из предприятий Харькова — хорошо виден масштаб разрушений



Одна из промзон Харькова



Вид на площадь Свободы и комплекс зданий Госпрома в Харькове. Снято ручной фотокамерой с места штурмана Fw 189



Панорама центральной части Харькова

*Fw 189A-2 из отряда 1.(H)/AufklGr 31 на полевом аэродроме.  
Восточный фронт, лето 1942 г.*



## Реорганизация

Массовое поступление Fw 189A во фронтовые части совпало по времени с реорганизацией разведывательной авиации. В апреле 1942 г. была учреждена должность «генерала от разведчиков» — General der Aufklarungsflieger, т.е. командующего разведывательной авиацией, пришедшего на замену должности «генерала люфтваффе при верховном командовании сухопутных войск». Первоначально этот поста занял генерал-лейтенант Гюнтер Лохманн (Gunther Lohmann), служивший воздушным наблюдателем еще в кайзеровской авиации. В ноябре 1942 г. его сменил генерал Карл-Хеннинг фон Барсевиш (Karl Henning von Barsewisch), бывший инициатором и идеологом реформирования разведывательной авиации.

Под руководством «генерала от разведчиков» сосредоточили все разведыватель-

ные части — как дальнего действия, так и ближнего. Отряды взаимодействия с армией вывели из оперативного подчинения сухопутных войск, передав их в состав вновь сформированных авиагрупп ближней разведки (NAGr — Nahaufklarungsgruppen). Управления этих групп (а всего их сформировали 16) создавались, главным образом, на основе бывших штабов авиации (Koluft) групп армий, общевойсковых и танковых армий. При этом вновь созданные группы объединили все отряды ближней разведки, действующие на определенном участке фронта, вне зависимости от их прежнего административного подчинения. Переданные группам ближней разведки отряды еще довольно долго сохраняли свои старые номера. Лишь в марте 1943 г. командование люфтваффе начало их переобозначать, приводя к общепринятому стандарту. Например, NAGr.1 включила в свой состав отряды 5.(H)/AufklGr/11 и 3.(H)/AufklGr31. Последний из них был передан во 2-ю группу и с 1 марта 1943 г. стал именоваться 3./NAGr.2, а 5.(H)/AufklGr11 летал под старым обозначением до начала февраля 1944 г., когда вошел в состав 8-й группы и получил обозначение 1./NAGr.8. Подобная реорганизация была необходимой, поскольку в условиях протяженного Восточного фронта и значительных потерь, понесенных люфтваффе, просто невозможно было обеспечить собственным

*Механик помогает  
пристегнуть ремни  
пилоту Fw 189A-2 из  
отряда 2.(H)/AufklGr  
31. Восточный  
фронт, зима  
1942/1943 гг.*





авиационным отрядом каждый корпус. Например, отряд 3.(H)/AufklGr 14, базировавшийся в июне 1942 г. в Барвенково, обслуживал четыре корпуса — 11-й, 44-й и 51-й армейские, а также 3-й танковый. То есть не было возможности придать собственные авиаотряды даже подвижным корпусам, не говоря уж об армейских корпусах и танковых дивизиях. Сосредоточение же ближнеразведывательных отрядов в составе групп под непосредственным руководством люфтваффе позволяло концентрировать их на ключевых участках фронта. Но уже спустя несколько месяцев все снова перепуталось, что вынудило впоследствии неоднократно переводить отряды из состава одной группы в другую.

Наряду с ближнеразведывательными группами более или менее продолжительное время существовало еще несколько частей и соединений. Наиболее крупной из них была Nahaufklärungsgeschwader 102 — 102-я ближнеразведывательная эскадра, сформированная в середине февраля 1943 г. на авиабазе Ютербог-Дам в составе штаба и двух авиагрупп. Это соединение было учебным, и в боевых действиях не участвовало. В августе 1944 г. эскадру расформировали, но одна из ее групп продолжила подготовку пилотов ближних разведчиков как 2-я группа 103-й разведывательной эскадры (II/Aufklärungsgeschwader 103). Подготовкой экипажей для ближнеразведывательных отрядов занималась также запасная авиагруппа «Бромберг» (Erganzungsgruppe/NAGr. Bromberg). В мае 1943 г. в Аграме (Хорватия) был сформирован ближнеразведывательный отряд «Кроатиен» — Nahaufklärungsstaffel (NASTa.) Kroatien, — укомплектованный хорватами. Этот отряд просуществовал в составе люфтваффе вплоть до конца войны. Несколько Fw 189A эксплуатировались в составе т.н. «берегового отряда «Крым» (Kustenstaffel Krim), главным предназначением которого было патрулирование крымского побережья. Отряд был сформирован в августе 1943 г. и прекратил свое существование в июле 1944-го.

Первые впечатления летного и технического состава о Fw 189A были самыми благоприятными. Самолет отличался простотой в пилотировании и техническом обслуживании, высокой маневренностью, обеспечивающейся малой удельной нагрузкой на крыло, и хорошей управляемостью. Двигатели «Аргус» легко заводились даже в сильные морозы и работали «как часы», причем даже при отказе одного мотора Fw 189A нормально держался в воздухе на оставшемся. Однако условия «русской зимы» стали трудным



испытанием — замерзали маслопроводы двигателей, вследствие чего резко возрастал износ поршневой группы. В среднем в зимних условиях двигатели держались около 40 моточасов между переборками против 200 часов в нормальных условиях. В сильные морозы страдали не только двигатели — например, пневматики шасси становились настолько хрупкими, что их приходилось обдувать горячим воздухом, иначе они растрескивались.

Самолет Fw 189A отличался высокой живучестью. Благодаря хорошей маневренности, машина была очень «увертливой», являясь трудной мишенью для истребителей и зениток, а ее конструкция была стойкой к боевым повреждениям, выдерживая большое количество попаданий пуль и малокалиберных снарядов. Известно, что 19 мая 1942 г. над Таманью на высоте около 4000 м пара истребителей МиГ-3 атаковала одиночный Fw 189A. Советские истребители поразили левый мотор необычного противника, с удовлетво-

**Экипаж «рамы» из отряда 2.(H)/AufklGr 31: лейтенант Георг Пельмер (Georg Pelmer), оберфельдфебель Хольцхей (Holzhey) и унтер-офицер Годхусен (Godhusen) у своего самолета. Курск, январь 1943 г.**

**Подвеска 50-кг авиабомбы SC 50 под крыло Fw 189A. «Рама» могла нести до четырех таких авиабомб. Восточный фронт, 1943 г.**



**Заправка «Рамы»  
в полевых условиях.  
Лето 1943 г.**



рением наблюдая, как после нескольких очередей от самолета отвалилась мотогондола. Уверенные в одержанной победе, «МиГи» удалились, а тяжело поврежденная «рама» таки сумела совершить вынужденную посадку на свой передовой аэродром. А бывали случаи, когда Fw 189A возвращались на аэродром после тарана.

Обычно наблюдатели-разведчики с высоты около 1000 м следили за переброской пехоты и танков, обнаруживали резервы, корректировали огонь артиллерии, фотографировали стоянки самолетов, зенитки, склады... Разведчики работали практически в любых метеоусловиях, а если противодействие ПВО оказывалось сильным, то поднимались на высоту до 3000 м. В советских войсках Fw 189 за ха-



**Тень от «Рамы» на  
земле, «схваченная»  
фотоаппаратом са-  
молета**

рактерный внешний вид быстро завоевали прозвище «рама» и недобрую славу. Как писал знаменитый советский летчик А.И. Покрышкин в книге «Небо войны»: «... На нашем фронте, над его передним краем, вместо «Хеншелей» Хш-126 стала летать «Рама» — самолет «Фокке-Вульф» ФВ-189. Она могла подолгу висеть над артиллерийскими позициями и окопами, корректируя огонь артиллерии. Наша пехота была бессильной против корректировщика. В ее представлении с «рамой» связаны были все беды: внезапные огневые налеты, налеты «Юнкерсов», огромные потери, оканчивающиеся неудачей контрудары... Летчики, которым удавалось свалить корректировщика на землю, считали это весьма серьезным успехом...». Вторил ему генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза А. Семенов (книга «На старт»): «...«Рама» доставляла много хлопот нашим сухопутным войскам, держась обычно на высоте, недостижимой для малокалиберной зенитной артиллерии. Если появилась «рама», жди вражеского налета. От пилотов истребителей всегда требовали уничтожать вражеские самолеты-разведчики и корректировщики в первую очередь. Но сбить «раму» было нелегко. Увертливая, с неплохой скоростью, она часто ускользала из-под атаки. Уничтожение «рамы» иногда ценилось нашими летчиками выше, чем «юнкерса» или «мессершмитта»...»

Весьма важной задачей для ближне-разведывательной авиации была корректировка огня артиллерии. Снова обратимся к журналу «Дер Адлер», в одном из номеров которого была опубликована статья Йозефа Граблера (Joseph Grabler), погибшего спустя несколько недель после публикации этого очерка:

«Тяжелой артиллерии обычно ставится задача поражения целей, находящихся за пределами наземного наблюдения. Чаще всего месторасположение этих целей точно неизвестно, они не нанесены на карту. В таких случаях привлекаются авиационные части, корректирующие артиллерийский огонь. Подобные действия являются довольно простыми. Авиатор благодаря своим неограниченным возможностям по наблюдению замещает наземного корректировщика. Такое решение было известно уже во времена Первой мировой войны и нашло широкое применение. Совершенствование техники радиосвязи повлекло существенное улучшение методов корректировки по сравнению с Первой мировой. Сегодня на экипажи самолетов, взаимодействующих с артиллерией, возлагаются следующие задачи:

1. Разведка целей. Прежде всего — месторасположение неприятельских бата-

рей, передвижение крупных колонн в пределах досягаемости собственной артиллерии, а также сосредоточения вражеских войск. Дополнительно для тяжелой артиллерии объектами разведки являются долговременные огневые точки и другие укрепления. Для решения таких задач экипаж использует, кроме собственного зрения, аэрофотоаппарат.

2. Контроль артиллерийского огня. При действии крупных соединений артиллерии авиаторы обнаруживают непротренируемые зоны, способствуя наиболее эффективному поражению целей.

3. Пристрелка огня батарей по разведанным целям. Эта задача является наиболее трудной, но и наиболее «благодарной», поскольку результаты заметны сразу. Начинается корректировка с согласования задачи между командиром батарей и наблюдателем разведывательного самолета. Наблюдатель уясняет род боевых действий, радиус огня, время полета снарядов, возможность наблюдения мест падения снарядов. Командир батареи устанавливает очередность поражения целей. Офицер связи согласовывает с экипажем самолета режим радиосвязи, а также резервные сигналы (знаки, выкладываемые полотнищами на земле) на случай обрыва связи. Радиостанция располагается на некотором удалении от батареи, дабы не допустить определения противником месторасположения огневой позиции посредством радиопеленгации. Связь между радиостанцией и огневыми позициями обеспечивается по телефону. В установленное время пилот поднимает в воздух самолет и занимает соответствующий эшелон по высоте. Наблюдатель по радио передает положение первой цели, топографы наносят ее на карту. Офицер батареи дает команду на открытие огня, а самолет-корректировщик возвращается на собственные позиции. После залпа летит в направлении цели, чтобы определить места падения снарядов. Результат передается по радио. На огневой позиции рассчитываются поправки и производится новый залп. Авиаторы после каждого залпа повторяют корректировку до того момента, когда смогут, наконец, подать команду «зеро», означающую накрытие цели. Теперь начинается массированный огневой налет. После его завершения самолет летит еще раз, чтобы убедиться, что цель уничтожена. Но работа экипажа самолета-корректировщика в большинстве случаев не идет так легко и просто, как описано выше. На войне враг имеет неприятную привычку мешать наблюдению за собственными позициями. Как правило, огонь при помощи самолетов-корректировщиков ведется по наиболее



**Подготовка к вылету  
Fw 189A. Лето  
1943 г.**

важным целям, прикрываемым сильным зенитным огнем. Да и линия фронта, неоднократно пересекаемая самолетом-корректировщиком, также насыщена зенитными средствами. И если другие самолеты могут попросту подняться выше, где их не достанут мелкокалиберные зенитки, то корректировщик вынужден действовать на небольшой высоте, делаящей возможным визуальное наблюдение. Если же цель прикрывается еще и истребителями, то наблюдатель бывает вынужден снять руку с телеграфного ключа и взяться за пулемет, чтобы пробить путь к собственному аэродрому».

Для советских зенитчиков вражеские самолеты-разведчики были приоритетными целями, но значительный боевой опыт экипажей «Фокке-Вульфов» обычно позволял избежать поражения огнем с земли. Однако на войне без потерь не бывает. 25 августа 1942 г. зенитная артиллерия сбила Fw 189A, пилотируемый фельдфебелем Ф. Элькерстом (F. Elkerst). Он оказался одним из первых пилотов «рам», кого удалось допросить в плену. Несмотря на молодость (22 года), он имел большой опыт, начав воевать еще во Франции. Пленный рассказал, что с посадочной площадки Ольшанцы около Орла их отряд вел разведку с попутным бомбардированием в треугольнике Киров—Жиздра—Сухиничи. За сутки выполнялось 5-6 полетов, практически всегда без прикрытия истребителями. За три месяца боев потерь в самолетах не было. Одного из пилотов тяжело ранило, но он сумел долететь к своим. Элькерст считал основной причиной столь успешных действий хорошее взаимодействие с постами ВНОС\*, что позволяло избегать встреч с советскими истребителями.

По-настоящему горячим было для «рам» (как, впрочем, и для других самолетов люфтваффе) небо над Сталинградом. На ключевых участках фронта разведчики буквально «висели» над позициями сове-

\* ВНОС — «воздушное наблюдение, оповещение, связь». Такой аббревиатурой обозначалась сеть наземных постов, наблюдающих за обстановкой в воздухе.





**Сильно поврежденный Fw 189A-1 из отряда 12.(Н)/AufklGr 13. Машина имеет усиленное вооружение: в верхней установке сохранен одиночный пулемет MG 15, но в хвостовой конусе установлена спарка MG 81Z от самолета Fw 189A-2. Восточный фронт, конец 1943 г.**

тских войск. Например, над Мамаевым курганом они появлялись 5-6 раз в сутки с интервалом 2-3 часа. Каждый вылет этих самолетов обычно сопровождался ударом пикировщиков.

Первый Fw 189A был потерян в районе Сталинграда 18 сентября 1942 г. Самолет из 6.(Н)/AufklGr 41 корректировал артиллерийский огонь под прикрытием четырех «Мессершмиттов», когда группу германских самолетов атаковали советские истребители из 237-го ИАП. Первым повредил «раму» Иван Балюк, а добил разведчика ведущий группы Я. Михайлик. Fw 189 завалился на левое крыло, перешел в беспорядочное падение и столкнулся с землей. Экипаж в составе оберфельдфебеля Манфреда Кюхле (Manfred Kohle) и штабс-фельдфебеля Фридриха Лесска (Friedrich Lesska) погиб. Воздушные бои носили крайне ожесточенный характер. Например, 17 декабря 1942 г. разведчик из NAGr. 16, работавший под прикрытием нескольких Bf 109, был атакован над населенным пунктом Давыдовка советскими истребителями Як-1 из уже упоминавшегося 237-го ИАП, пилотируемыми И. Максименко и И. Чумбаревым. Израсходовав боекомплект, Чумбаров таранил Fw 189A, нанеся удар пропеллером по хвосту вражеского самолета. «Рама» потеряла управление, а ее экипаж вынужден был спастись с парашютами. Истребитель же лишь слегка повредил винт и благополучно сел на своем аэродроме.

При советском контрнаступлении, начавшемся 19 ноября 1942 г., базировавшиеся на полевых посадочных площадках, вплотную к линии фронта, «рамы» сильнее всего пострадали от действий конно-механизированных групп. Самолеты уничтожались на земле. Уже через месяц общее количество ближних разведчиков Восточного фронта сократилось с 294 до 238. Потери отдельных отрядов подчас превосходили число уцелевших самолетов. Например, отряд 3.(Н)/AufklGr 11 до конца

1942 г. потерял шесть Fw 189A (Wr.Nr. 0206, 0147, 0240, 2307, 4212 и 2206) из семи, имевшихся в середине ноября. Около 150 ближних разведчиков, главным образом Fw 189, по разным причинам навсегда остались в волжских степях. Неудивительно, что после капитуляции 6-й немецкой армии разведгруппы NAGr. 4, 7, 12 и 16 пришлось расформировать. Пришлось даже перевести в ближние разведчики четыре дальнеразведывательных отряда — 3.(F)/AufklGr 31, 3.(F)/AufklGr 11, 2.(F)/AufklGr 33 и 4.(F)/AufklGr 33. И если утрату техники еще удавалось компенсировать за счет поставок из промышленности, то потери квалифицированного личного состава возместить было гораздо трудней. А они были огромными: штаб группы NAGr. 7 потерял пропавшими без вести в сталинградском котле 81 человека, NAGr. 12 — 128, NAGr. 16 — 58. Серьезные потери понесли и отряды. Так, 1.(Н)/AufklGr 10 потерял 24 человека, 4.(Н)/AufklGr 10 — 14, 3.(Н)/AufklGr 12 — 29, 6.(Н)/AufklGr 13 — 48, 3.(Н)/AufklGr 31 — 58, 2.(Н)/AufklGr 41 — 47 и 6.(Н)/AufklGr 41 — 105 человек (в т.ч. девять летчиков). Ощутимыми были и потери отрядов, оказавшихся вне кольца окружения. Так, действовавший к северу от «котла» отряд 3.(Н)/AufklGr 14 в декабре 1942 — феврале 1943 гг. потерял три «рамы». Первая из них была сбита 29 декабря 1942 г. в бою с шестью советскими истребителями МиГ-3. Пилот лейтенант Штеппер (Stepper) смог посадить израненную машину на нейтральной полосе между советскими и германскими позициями, но при попытке эвакуироваться был убит снайпером. Два других члена экипажа — командир отряда гауптман Мюленштетт (Muhlenstadt), находившийся на месте наблюдателя, и бортстрелок унтер-офицер Лезер (Loser), хотя и получили ранения, но сумели добраться к своим. Второй Fw 189A был сбит 14 января 1943 г., а третий — 8 февраля при бомбардировке аэродрома Дретунь получил повреждения, «несовместимые с жизнью».

Оказалось, что, хотя Fw 189A и более живуч, чем Hs 126, он мог успешно действовать лишь в условиях господства в воздухе. Оценив изменившуюся обстановку, немецкое командование отказалось от планов полного перевооружения войсковой авиации на «рамы». В начале 1943 г. разведгруппы NAGr. 2, 3, 5 и 8 были пополнены истребителями-разведчиками Bf 109 и Bf 110, а затем и Fw 190A-3/A-4. Для уцелевших двухмоторных «рам» срочно отрабатывали новые тактические приемы. Упор делался на хитрость, неожиданность. В отчете Северо-Кавказского фронта за март 1943 г. отмечалось, что



«рамы» заманивали патрули советских истребителей на свою территорию под удар превосходящих сил «мессершмитов». Большое внимание уделялось хорошему знанию местности, где предстояло вести разведку. Пополнение вводилось в строй и не менее 10 дней изучало район боев. Обычно каждый отряд вел работу в своем узком секторе, по хорошо изученному маршруту. Успехи войсковой разведки весной 1943 г. определялись и отличной подготовкой летчиков и штурманов. Например, в отряде 5.(Н)/ AufklGr 11 входившего в NAGr.1 из 8 летчиков имелся один гауптман (командир отряда) и пять обер-лейтенантов. У каждого налет превышал 500 часов. Нелишне напомнить, что в люфтваффе из летных школ обычно выпускали в звании унтер-офицера, а в истребительной авиации гауптманы командовали не отрядами, а группами (три-четыре отряда). Тем не менее, активность ближнеразведывательной авиации люфтваффе шла на убыль, в то время, как эффективность советских истребителей и зенитной артиллерии возрастала. В 1943 г. в среднем на 90 боевых вылетов приходилась одна сбитая огнем с земли «рама».

В мае 1943 г. Fw 189A дебютировали в новой для себя роли: борьбе с партизанами. Немецкое командование признало большую пользу этих самолетов во время карательных акций в тылу группы армий «Центр». Однако уже через месяц все Fw 189A снова потребовались на фронте —



**Хвостовая часть Fw 189A-2, совершившего вынужденную посадку. Хорошо видны спаренные пулеметы MG 81Z**

они приняли активное участие в поддержке операции «Цитадель». На южном фланге Курской дуги в составе 8-го авиакорпуса, подчиненного 4-му воздушному флоту, имелась ближнеразведывательная группа NAGr. 6 и венгерская 3/1-я эскадрилья ближней разведки. На северном фланге, в составе 1-й авиадивизии (6-й воздушный флот) были группы NAGr. 10 и NAGr. 15, действующие в интересах, соответственно, 2-й полевой и 2-й танковой армий. Таким образом, в общей сложности здесь было сосредоточено около 60 самолетов Fw 189. Но «рамам» пришлось несладко — противодействие советской истребительной авиации было весьма сильным. В боях на Курской дуге отличились пилоты французской эскадрильи «Нормандия», сумевшие сбить три «рамы» (одну записали на свой счет Лефевр (Lefevre) и де ля Пуа (La Poire), другую — Литольф (Littolf) и Кастелен (Castelain), третью — Альбер (Albert) и Прециози (Preziosi). Сра-



**Носовая часть Fw 189A**

жение на Курской дуге и последующие бои существенно ослабили состав групп ближней разведки. Особенно это касалось NAGr. 6 — к 30 августа 1943 г. в ее отрядах осталось всего шесть «рам». Лучшей была ситуация в NAGr. 10 и NAGr. 15 — эти группы располагали в общей сложности 36 Fw 189. О накале воздушных боев может свидетельствовать эпизод, имевший место вечером 3 августа в небе севернее г. Сумы. Здесь единственный Fw 189 из отряда 2.(H)/AufklGr 31 вел воздушный бой с пятью истребителями противника. Машина получила тяжелые повреждения, а бортстрелок был убит. Тем не менее, пилот смог посадить «раму» в поле и сжечь самолет. За победу советские авиаторы заплатили одним сбитым истребителем. А 22 июня 1943 г. жертвой советских истребителей стала «рама» из отряда 3.(H)/AufklGr 14, пилотируемая экипажем обер-лейтенанта Нарганга (Nahrganga). Огромный опыт экипажа, имевшего к тому моменту на своем счете более сотни боевых вылетов, не помог уцелеть в схватке с несколькими вражескими самолетами. Все члены экипажа Fw 189 погибли. Слабым утешением для родственников Нарганга стало присвоение ему посмертно звания гауптмана...

Для советских летчиков Fw 189A и в 1943 г. оставался нелегким, но почетным трофеем. Многие истребители согласятся с мнением генерала Б.Н. Еремина: «Чтобы завалить этот самолет наверняка, надо было вести огонь по кабине. Но при удивительной маневренности «рамы» сделать это было не просто. Так и получилось: я прошел очередью одну из балок, успел открыть огонь Глазов, но, очевидно, надо было в прямом смысле перерубить балку, чтобы «рама» упала...» Упомянувшийся в этом эпизоде Н.Е. Глазов был одним из многих, кто впоследствии погиб в бою с Fw 189A. 30 июня 1943 г. он, стремясь

уничтожить вражеский корректировщик, опасно сблизился с ним и столкнулся. На боевом счету этого прекрасного летчика, Героя Советского Союза, значилось 475 боевых вылетов, 18 уничтоженных самолетов противника (13 лично и 5 в группе). 24 августа 1943 г. подобный непроизвольный таран совершил другой известный советский ас, будущий дважды Герой Советского Союза, В.Д. Лавриненков. В то утро звено «Аэрокобр» 9-го гвардейского ИАП взлетело по личному приказу командующего 8-й воздушной армией с заданием немедленно уничтожить разведчик Fw 189, барражирующий над передовым командным пунктом воздушной армии. Сблизившись с противником, Лавриненков открыл огонь, но «Фокке-Вульф» в вираже со скольжением легко ушел из-под удара. Атаки его ведомого и второй пары также оказались безрезультатными. Противник, умело маневрируя, уходил за линию фронта. А с земли за боем наблюдали высокопоставленные военные — кроме командующего воздушной армией, на КП присутствовали члены Военного Совета фронта. Лавриненков пошел во вторую атаку. Старательно повторяя извилистую траекторию «Рамы», он сблизился с ней на предельно малую дистанцию и расстрелял из всех огневых точек. Однако вывести истребитель из атаки не удалось: «Аэрокобра» крылом ударила по хвостовому оперению разведчика, и оба самолета, разрушаясь, устремились к земле. Лавриненков смог выпрыгнуть с парашютом, но произошло это прямо над вражескими позициями. Летчик попал в плен, из которого бежал, воевал в партизанском отряде — но это уже совсем другая история...

Бой на виражах с «Рамой» был крайне опасен — истребитель постоянно находился под огнем по крайней мере двух пулеметов «Фокке-Вульфа». Заход со стороны хвоста сулил мало шансов на успех — пилота Fw 189 защищала бронеспинка толщиной 8,5 мм, неуязвимая для мелкокалиберных пуль на всех дистанциях и для боеприпасов калибра 12,7 мм и выше — на дистанциях свыше 400 м. Зная такие особенности конструкции Fw 189, опытные пилоты-истребители атаковали «раму» спереди-сверху, пикируя под углом 30-45°, либо спереди-снизу, на кабрировании под углом чуть более 45°. Рекомендовалось заходить в атаку из-под облаков или со стороны солнца. При условии тактически грамотного применения истребителей, да еще в сочетании с фактором внезапности (хотя достичь последней, с учетом отличного обзора для экипажа Fw 189, было проблематично), победа над «рамой» была вполне реальной. Можно упомянуть хотя бы успех летчицы 73-го

**Захваченный Красной армией Fw 189A. Самолет «пришвартован» к вбитым в землю кольям с проушинами, чтобы его не сносило ветром**



гвардейского ИАП Екатерины Будановой, в начале марта 1943 г. во время свободной охоты сбившей Fw 189. А на счету Валентина Шапиро, советского аса с двенадцатью воздушными победами, были две сбитых «рамы». Подытожил опыт, накопленный в борьбе против «рам», известный летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза А. Ворожейкин: «Особое значение первая очередь имеет при атаках так называемой «Рамы» — Fw 189. Некоторые летчики говорят, что «Раму» трудно сбить, потому что она хорошо бронирована: — Бьешь ее, бьешь, весь боекомплект истратишь, а результатов никаких.

Это не совсем верно. Вся трудность борьбы с этим самолетом заключается в том, что он обладает способностью хорошо маневрировать. И если не собьешь Fw 189 первой очередью, то он искусным маневрированием спасается от огня. Я обычно атакую «Раму» сбоку сзади под углом

## В конце войны

Весной 1944 г. «рамы» все еще активно сражались на разных участках Восточного фронта. Многие отряды имели на счету до тысячи успешных самолето-вылетов, хотя количество «Фокке-Вульфов» неуклонно сокращалось. Например, в 6-м воздушном флоте на 10 апреля 1944 г. в группах NAGr.4, 10, 15 и отдельном отряде 4.(H)/AufklGr 31 числилось всего 42 ближних разведчика Fw 189A. До сентября 1944 г. на Крайнем Севере летал на Fw 189A отряд 1.(H)/AufklGr 32. Никогда не располагавший одновременно более чем семью боеготовыми разведчиками, отряд должен был контролировать обширные пространства, поэтому его самолеты рассредоточивались небольшими группами (по 2-3 машины) на аэродромах Петсамо, Алакуртти и Понтсаленйоки.

На смену «рамам» в ближнеразведывательных отрядах, как уже отмечалось, постепенно приходили специализированные разведывательные модификации истребителей Bf 109 или (гораздо реже) Fw 190. Тем самым до некоторой меры стиралась граница между ближне- и дальнеразведывательной авиацией — ведь в отряды дальней разведки также начали поступать самолеты-истребители. Такие машины, оборудованные аэрофотоаппаратами, могли применяться для фоторазведки, а вот корректировщики из них были, мягко говоря, никакие — одноместная машина, да еще с весьма ограниченным обзором нижней полусферы, совершенно не годилась для таких целей. Но в условиях постепенной утраты люфтваффе господства в воздухе на первый план выходили



**Вынужденная посадка Fw 189A «на брюхо» — с убранным шасси**

45°. Это наиболее удобная и безопасная позиция (в сфере огня оказываются маслобензобаки и летчик; целиться надо по ближнему мотору). Но здесь очень важно скрытно подойти вплотную, прикрыться вражеским фюзеляжем, имеющим форму рамы (стрелок тебя уже не увидит), и первой же очередью бить наверняка. В этом случае никакая броня не спасет Fw 189».

скоростные качества истребителей, модифицированных в разведчики — это существенно повышало шансы уйти от перехвата и доставить собранную развединформацию по назначению. Уже в мае-июле 1942 г. были выведены с Восточного фронта и перевооружены на Fw 190 отряды 4.(H)/AufklGr 13 и 1.(H)/AufklGr 23. Эти части вплоть до конца войны оставались на Западе, осуществляя, в частности, разведывательные полеты над Англией — то есть занимаясь не тактической, а стратегической разведкой. А вот на Восточном фронте использовались главным образом, разведывательные варианты Bf 109G. Одним из первых, в марте 1943 г.,

**Подготовка к вылету Fw 189A-2. Видны верхняя стрелковая установка и откинутые створки фонаря**



их получил отряд 2.(Н)/AufklGr 41. Прямо с «Хеншелей», минув Fw 189, пересел на «Мессершмитты» отряд 2.(Н)/AufklGr 12. В том же 1943 г. такие самолеты получили 1-й, 2-й и 4-й отряды группы AufklGr 10, а также отряд 5.(Н)/AufklGr 32. В феврале 1944 г. настал черед еще четырех отрядов, а летом того же года «рамы» на Bf 109G сменили отряды 3.(Н)/AufklGr 21, 4.(Н)/AufklGr 23, 4.(Н)/AufklGr 31 и 5.(Н)/AufklGr 41. Два отряда — 3.(Н)/AufklGr 12 и 7.(Н)/AufklGr 13 — уничтоженные в Сталинграде, при воссоздании в начале 1943 г. получили разведывательные варианты двухмоторных истребителей Bf 110. Но возрастающая угроза со стороны англо-американских бомбардировщиков вынудила уже в августе 1943 г. вывести эти отряды с Восточного фронта в состав сил ПВО рейха. Переформированные в истребительные, они вошли в состав эскадры ZG 76.

По состоянию на 26 июня 1944 г. Fw 189 все еще находились на вооружении семи ближнеразведывательных отрядов: 1 и 2./NAGr.3, 1 и 2./NAGr.4, 1./NAGr.5, 11./NAGr.11 и 2./NAGr.16. На них также летали штабные звенья групп NAGr.1, NAGr.3, NAGr.5 и NAGr.10.

В марте 1944 г. в отряд ночных истребителей 1./NJG 100 поступили первые два Fw 189A/R, переоборудованных во вспомогательные ночные перехватчики — «Бехельсфнахтйегер» (Behelfsnahtjager). К июню количество таких машин в 1./NJG 100 достигло восьми единиц. В августе пять «Бехельсфнахтйегер» появились на вооружении группы II/NJG 100. Впоследствии несколько таких самолетов получила и эскадра NJG 5. Считается, что в общей сложности в истребительный вариант было переоборудовано порядка трех десятков Fw 189A. К сожалению, сведений об эффективности применения Fw 189 в качестве ночных истребителей не осталось. В воспоминаниях советских летчиков эти машины также не фигурируют. Каких успехов достигли эти заслуженные бойцы на поприще борьбы с ночными бомбардировщиками У-2, осталось невыясненным. Последние редкие появления их были зафиксированы в феврале-марте 1945 года в районе аэродромов Данциг, Вицкер-странд, Грайфсвальд.

Летом 1944 г. командование люфтваффе пришло к выводу, что Fw 189A даже при сильном прикрытии истребителями не смогут больше днем вести войсковую

**В случае необходимости Fw 189A мог использоваться для эвакуации раненых**





разведку. Многочисленные советские перехватчики рассматривали их как приоритетные цели и старались атаковать в первую очередь. Уцелевшим «Фокке-Вульфам» предстояло освоить еще одну роль — ночного фоторазведчика. После включения в стандартное оборудование камер NRb 50/25 и осветительных авиабомб BLC 50\* «рама» вполне успешно летала ночью, благодаря простоте пилотирования и хорошим взлетно-посадочным свойствам. В то же время остекление из плоских панелей, отстоящее достаточно далеко от глаз летчика (как и у Ju 88), создавало неудобства и усложняло ориентировку ночью. Самолетами, приспособленными для ночного фотографирования, укомплектовали несколько т.н. «ночных звеньев» (Nachkette), созданных при штабах ближнеразведывательных групп, в частности, NAGr.15. Тактика применения самолетов «ночных звеньев» на Восточном фронте существенно отличалась от ночной фоторазведки в Средиземноморье и на Западе — если на тех ТВД фотографирование велось с высоты 4000—6000 м, то на Востоке ввиду преобладания низкой облачности ночным фоторазведчикам приходилось действовать с высот 1200—2000 м, лишь в благоприятных условиях и над сильно защищенными объектами поднимаясь выше — до 4000—5000 м.

Периодически «рамы» привлекались для ведения психологической войны — разбрасывания листовок. Существует легенда о том, что якобы во время одного из таких вылетов экипаж «Рамы» умудрился сбить истребителя ... листовками! «Рама» выпала бумажный груз перед носом советского самолета, пилот которого потерял пространственную ориентировку и не справился с управлением, истребитель разбился.

В конце марта 1945 г. небольшое количество Fw 189A все еще сохранялось в составе отрядов ночных разведчиков 1 и 4./NAGr.31 (по восемь единиц), 11./NAGr.12 (пять), 11./NAGr.11 (13 самолетов) и некоторых других. Они принимали участие в боевых вылетах практически до последнего дня войны в Европе, хотя и в очень ограниченном количестве. Так, в



*Fw 189A, вид спереди. Хорошо видна хвостовая стойка шасси под стабилизатором*

ночь на 17 апреля в налете на позиции советских войск приняли участие 21 самолет из состава авиагрупп NAGr.2 и 15, шестнадцать из них были «рамами». Наряду с бомбами, Fw 189 сбросили на врага 183 000 листовок. Интересно только, на что рассчитывали нацисты, применяя листовки в последние дни агонии рейха... В налете 19 апреля участвовали два Fw 189A вместе с 18 Bf 109 и единственным Bf 110 из NAGr.15. Вылет должен был быть разведывательным — в интересах 17-й армии, но попутно самолеты с бреющего полета атаковали колонну советских войск, нанеся значительный урон в живой силе. На следующий день четыре «рамы» бомбами SD 70 нанесли удар по колонне танков из состава советской 4-й танковой армии. На южном участке Восточного фронта до последних дней войны действовали «рамы» из отряда 1.(H)/AufklGr41. Последняя же «рама» в боевом вылете была потеряна 8 мая 1945 г. — это был самолет, принадлежавший штабу авиагруппы NAGr.5.

В ходе войны несколько «рам» применялись в качестве персональных самолетов высокопоставленными чинами — они отдавали ему предпочтение перед штатным самолетом связи Fi 156 «Шторх» ввиду более высокой скорости. Например, генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг (Albert Kesselring) в 1943 г. летал на Fw 189A-1/U2 (Wr.Nr. 0159), а генерал Ханс Йешоннек (Hans Jeschonnek) использовал Fw 189A-1/U3 (Wr.Nr. 0178, бортовой код H1+IN). И Кессельринг, и Йешоннек освоили технику пилотирования «Фокке-Вульфа», иногда садясь за штурвал самолета.

Одна из первых «рам» (Wr.Nr. 0029, бортовой код BQ+AY) долгое время служила личным самолетом Курта Танка. Ранее он летал на двухмоторном связном Fw 58 «Вейхе». Потребность в скоростном курьерском самолете была особенно острой ввиду рассредоточения германской авиационной промышленности — так руководство пыталось минимизировать потери от набравших размах налетов американо-британской авиации. В частности, около 1500 авиационных конструкторов

\* Люфтваффе применяли три типа осветительных авиабомб, выполненных в габаритах 50-кг осколочно-фугасных бомб. Стандартная BLC 50 весила 36 кг, снаряжалась магниевой смесью и имела электрический взрыватель, а также массивную литую головную часть. BLC 50A и BLC 50B были немногим тяжелее — 42 кг, и комплектовались, соответственно, механическим либо барометрическим взрывателем. Головная часть у них была бетонной. Бомбы давали вспышку длительностью 0,3-0,5 с и силой света 40 млн. свечей. Аббревиатура «BLC» расшифровывалась как Blitzlichteindringende Bombe — т.е. «цилиндрическая бомба-вспышка».

было переведено в Бад Эйльсен — лесистую горную местность у Бюкебурга. Предприятия «Фокке-Вульфа» находились во многих городах не только Германии, но и оккупированных стран. При этом иностранные специалисты широко привлекались не только к производственной деятельности, но и к конструкторским разработкам. Например, во французском конструкторском бюро SNCASO в Шатильон-сюр-Сен велось проектирование стратегического бомбардировщика Ta 400\*, предназначенного для нанесения ударов по территории США. Курт Танк в силу своих служебных обязанностей должен был постоянно «мотаться» между штаб-квартирой фирмы в Бремене и многочисленными производственными и конструкторскими подразделениями, разбросанными по всей Западной Европе. Но во время одного из полетов над территорией Франции он едва не погиб — его Fw 58 был

обстрелян вражескими истребителями, но, несмотря на 57 пулевых пробоин, смог совершить посадку. Поскольку Танк к тому времени, кроме должности главного конструктора фирмы, занимал еще и пост координатора разработки ночных и всепогодных истребителей всей авиапромышленности рейха, осенью 1944 г. генерал Мильх предписал ему пользоваться «скоростным и хорошо вооруженным самолетом», т.е. Fw 189. Но и этот самолет применялся Танком главным образом для ночных перелетов. Днем же он предпочитал истребители Fw 190 и Ta 152.

Несколько Fw 189A в конце войны перелетело в нейтральную Швецию. Первый «беженец» (борт «CE+PE», Wr.Nr. 0271) приземлился в Альвештаде 8 апреля 1945 г. Ровно месяц спустя в Буллтофте сели еще две «рамы» (Fw 189A-2 «U2+ZD», Wr.Nr. 2326 и Fw 189A-1 «U2+BD», Wr.Nr. 0215), принадлежавшие группе NAGr.5. Никаких подробностей о возможном применении этих самолетов в шведских ВВС установить не удалось. Некоторые источники упоминают о том, что два «шведских» Fw 189A 27 июля 1945 г. были переданы Советскому Союзу, но соответствует ли это действительности — установить не удалось.

По крайней мере, восемь Fw 189A (из них два — производства завода «Аэро») были брошены немцами на норвежских аэродромах. Большинство из них отправили на слом, за исключением одной машины (Wr.Nr. 0173), перегнанной в Англию. Машина, считавшаяся устаревшей, не прошла официальных испытаний и эксплуатировалась в качестве связной на маршрутах, связывавших Британию и континент. Тем не менее, сохранился отчет известного летчика-испытателя Эрика Брауна (Eric Brown), совершившего несколько полетов на этой «раме». Вот выдержки из его отчета: «Самолет Fw 189A прост в технике пилотирования и прощает даже грубые ошибки летчика. Простые и надежные двигатели легко запускаются даже на морозе. При частоте вращения вала мотора 3100 об/мин отрыв от земли на взлете происходит на скорости 110 км/ч, уборка шасси производится на скорости 160 км/ч (ограничение по скоростному напору на стойки шасси — 300 км/ч), оптимальной скоростью набора высоты является 180 км/ч. Высоту 4000 м самолет набирает примерно за 8 минут. Крейсерским режимом является полет на скорости 290 км/ч при частоте вращения вала двигателя 2820 об/мин. Самолет

\* С 1943 г. для обозначения перспективных проектов фирмы «Фокке-Вульф» вместо литер «Fw» стали применять «Ta».

Носовая часть  
Fw 189A



демонстрирует хорошие летные характеристики и удовлетворительную устойчивость даже при полете на малой высоте в условиях сильной турбулентности. Характеристики полета на одном работающем моторе также удовлетворительны.

Посадочные характеристики превосходны. При приближении к скорости 180 км/ч наблюдается небольшая вибрация хвостового оперения, шасси следует выпускать на скорости 160 км/ч. После выпуска закрылков скорость начинает быстро падать, касание земли следует производить с вертикальной скоростью снижения 5,5 м/с на скорости 120 км/ч. В случае падения оборотов двигателя ниже 1000 об/мин при выпущенном шасси раздается звуковой предупреждающий сигнал, который может быть отключен».

Самолет Wr.Nr. 0173 сохранялся в Великобритании довольно долго — еще в 1960 г. тот же Эрик Браун выполнил на нем несколько полетов. К сожалению, позже самолет утилизировали. Еще один самолет, восстановленный до летного состояния, непродолжительное время (до мая 1946 г.) эксплуатировался норвежскими ВВС. Интересно, что американцам в Зальцбурге в качестве трофея достался настоящий раритет — Fw 189F-1 «5H+RK». К сожалению, установить, был ли этот самолет подвергнут испытаниям, и если да — то каковы были их результаты, не удалось.

Вероятно, первыми зарубежными специалистами, получившими представление о самолете Fw 189, стала советская делегация, посетившая осенью 1939 г. ведущие предприятия авиационной промышленности Германии. 8 ноября, при посещении завода «Фокке-Вульф» в Бремене, глава делегации генерал А. Гусев выполнил полет на учебном биплане Fw 44, начальник НИИ ВВС полковник И. Петров — на легком двухмоторном учебном и связном самолете Fw 58. А вот пилоту-испытателю В. Шевченко была предоставлена возможность опробовать в воздухе новейший разведчик — правда, неясно, был ли это один из прототипов Fw 189, или же машина из предсерийной партии. И хотя советской стороне была предоставлена возможность приобрести некоторые образцы германской авиатехники, Fw 189 в их число не вошел — причем неясно, было ли это решением советских специали-



**Fw 189 Wr.Nr. 2041  
на аэродроме Гатов-  
Берлин, лето 1945 г.**

тов, которые сочли самолет недостойным внимания, или же вето на продажу наложил германская сторона. Гораздо позже, в 1943 г. один трофейный Fw 189A-2 прошел испытания в СССР, в НИИ ВВС. Согласно отчету, подготовленному инженер-майором М.С. Даниловым, было признано, что двухбалочная схема является одной из наиболее удачных для самолета типа «войсковой разведчик» и «корректировщик артиллерийского огня». В отчете отмечалось: «Прекрасный обзор с самолета уменьшает возможности неожиданных нападений истребителя. Высокая маневренность позволяет стрелкам подготовиться к отражению атаки, если только атакующий самолет своевременно замечен. На вираже истребитель будет все время находиться в зоне обстрела его задних огневых точек. Вираз Fw 189 может выполнять на скоростях 180-200 км/ч. Обычный маневр, который применяли экипажи «Фокке-Вульфов» для выхода из боя, заключался в уходе спиралью на малые высоты и бреющий полет».

Также в отчете Дмитриева отмечалась высокая «комфортность», которую создали для работы всего экипажа: продуманное расположение навигационных приборов и радиостанции, размещение штурмана рядом с летчиком, облегчавшее совместную работу без переговорного устройства, эффективный подогрев кабины. Самолет мог попутно выполнять функции легкого бомбардировщика — его оказалось просто навести на цель. Удобство подходов и замены агрегатов делают Fw 189 простым в эксплуатации и легко осваиваемым. Разведчик достаточно полно оснащен всем необходимым оборудованием для полетов в сложных метеословиях. Среди недостатков отметили наличие только мелкокалиберного оборонительного оружия и слабую бронезащиту экипажа.

## Боевой путь

Проследить боевой путь всех ближне-разведывательных отрядов, да еще в формате нашей книги, довольно сложно. Поэтому ограничимся одним из них — 1.(H)/AufklGr 41, чья «карьера» является типичной для таких частей.

Итак, герой нашего повествования был сформирован 1 ноября 1938 г. путем реорганизации отряда 1.(H)/AufklGr 52 на территории только что присоединенной к рейху Моравии — в г. Либерец, получившем новое «арийское» название Рейхен-





**Серийный Fw 189A-1**

берг. Основным вооружением отряда были самолеты He 46, имелось и три биплана He 45. В начале 1939 г. часть перешла на новые самолеты Hs 126, а в конце августа того же года, в рамках подготовки нападения на Польшу, была передислоцирована в Штубендорф (Силезия).

По состоянию на 1 сентября 1939 г. 1.(H)/AufklGr 41 располагал полным комплектом — 12 единиц — разведчиков «Хеншель» Hs 126. В ходе польской кампании отряд был придан 4-му армейскому корпусу, действовавшему в составе 10-й полевой армии. Самолеты части осуществляли разведывательные полеты до рубежа Ченстохов—Радом—Люблин—Хелм. Потерь зафиксировано не было.

После завершения польской кампании 1.(H)/AufklGr 41 передислоцировали в городок Хюкельхофен в Северном Рейне-Вестфалии (примерно 20 км к юго-западу от Менхенгладбаха). Отряд оставался в подчинении 4-го армейского корпуса, также прибывшего из Польши на Запад, в состав 6-й армии. Самолеты периодически летали на разведку района Эйфель на

германско-бельгийском пограничье. Один из «Хеншелей» отряда при возвращении из такого полета 8 марта 1940 г. был серьезно поврежден при посадке.

С началом 10 мая 1940 г. наступления германских войск на Западе отряд 1.(H)/AufklGr 41 обеспечивал прорыв 4-го армейского корпуса через Центральную Бельгию. К концу мая, следуя за наступающими наземными частями, отряд достиг района г. Лилль. Потери за период активных боев составили пять самолетов, причем первый «Хеншель» был потерян по невыясненным причинам уже 10 мая. 12 мая британский истребитель «Харрикейн» сбил одного Hs 126 у Сен-Тронда, а 15-го числа отряд потерял третьего «Хеншеля». Эта машина, сбитая восточнее Брюсселя, также стала жертвой «Харрикейна». 19 мая настал черед приданного отряду связного «Юнкерса» W.34, причину гибели которого установить не удалось. Наконец, 30 мая был потерян еще один Hs 126 — над г. Сент-Люсьен его сбили зенитки.

После поражения Франции и подписания перемирия отряд 1.(H)/AufklGr 41 вместе с 4-м армейским корпусом перешел в состав 16-й армии и был дислоцирован в г. Руан на северном побережье устья Жиронды. Экипажи занимались боевой подготовкой и патрулированием побережья. Не обошлось без потерь — Hs 126B-1 (Wr.Nr. 4130, бортовой код «C2+DH») 24 октября 1940 г. разбился во время рутинного тренировочного полета над Бискайским заливом. Экипажу повезло — его «выудило» из воды рыбацкое судно.

В апреле 1941 г. отряд 1.(H)/AufklGr 41 начал освоение нового разведчика Fw 189A, но к моменту нападения на СССР завершить перевооружение не успел. В июне-июле 1941 г. он действовал с аэродромов Жешув и Мелец, обеспечивая наступление 4-го армейского корпуса в направлении на Львов и далее на Подолье. В августе-сентябре отряд вместе с корпусом вышел к Днепру, осуществляя разведывательные полеты на участке между Каневом и Черкассами. За период с 22 июня по 18 октября 1941 г. потери 1.(H)/AufklGr 41 составили семь самолетов — пять Fw 189A, один Hs 126 и один связной «Клемм» Kl 35B (Wr.Nr. 4608), разбитый 13 июля при посадке на площадку у г. Красилова. При этом первую машину отряд потерял уже в первый день войны — Fw 189A (Wr.Nr. 0151) разбился при аварийной посадке после полученных повреждений. Два из трех членов экипажа — штурман обер-фельдфебель К. Бар (K. Bahr) и бортстрелок фельдфебель М. Рейнгольд (M. Reinhold) погибли. Месяц спустя, 23 июля, была потеряна еще одна



**Один из членов экипажа «рамы». На крыле видны специальные дорожки, чтобы не скользила обувь**



«рама» с бортовым кодом «C2+WM». Все три члена экипажа погибли. Последней потерей за указанный период был самолет Fw 189A (Wr.Nr. 2085), сбитый советскими истребителями в районе Краснограда (Харьковская область). Из экипажа лейтенанта Герхарда Молленхауэра (Gerhard Mollenhauer) один человек погиб, два других получили ранения. При этом отряд оставался единственным в группе армий «Юг», вооруженным Fw 189 — остальные летали на «Хеншелях». А спустя несколько недель, с наступлением зимы, отряд отвели с фронта для отдыха и переформирования.

Снова на фронте 1.(H)/AufklGr 41 появился весной 1942 г. На этот раз отряд действовал в полосе группы армий «Центр», с аэродрома Вязьма-Градина. В мае 1942 г., в рамках реорганизации ближнеразведывательной авиации, отряд вместе с 3.(H)/AufklGr 21 и 2.(H)/AufklGr 23 вошел в состав вновь созданной авиагруппы NAGr. 2. Поначалу после возвращения на фронт отряд воевал практически без потерь. Лишь летом ситуация стала меняться, и экипажи начали ощущать на себе возрастающую мощь советской фронтовой ПВО. 28 июня в районе Сенино огнем зениток был поврежден «Фокке-Вульф» Wr.Nr. 2186, причем два члена экипажа получили ранения. 14 августа над Темкино также зенитками был подбит Fw 189A-1 Wr.Nr. 0194. А 25 августа над тем же злополучным Темкино получил тяжелые повреждения от зенитного огня единственный имеющийся в отряде «Фокке-Вульф» с двойным управлением — Fw 189A-1 Wr.Nr. 2131. Постепенно увеличивалась и угроза со стороны советских истребителей — 4 сентября в воздушном бою был поврежден Fw 189A-1 Wr.Nr. 0070. Несмотря на ранение, пилот все же смог привести машину на аэродром Вязьма-Градина.

В январе 1943 г. отряд 1.(H)/AufklGr 41 передислоцировали в Ворошиловград для усиления фронта западнее Сталинграда. При перелете была потеряна одна машина, разбившаяся под Брянском (Fw 189A-1 Wr.Nr. 0156). Весь экипаж в составе трех человек погиб. Звено из состава 1.(H)/AufklGr 41 весной 1943 г. постоянно базировалось на аэродроме Ровеньки примерно в 50 км к югу от Ворошиловграда.

Передислокация привела и к переподчинению отряда: в феврале 1943 г. он вошел в состав группы NAGr. 12, а в апреле был передан в подчинение штаба NAGr. 1. Самолеты осуществляли рутинные вылеты на ближнюю разведку и корректировку артогня, изредка подвергаясь опасности со стороны советской ПВО. Так, 9 февраля возвратился с боевого задания с несколь-



*Демонтаж аэрофотоаппарата с Fw 189 на полевом аэродроме. Зима 1942/43 г.*

кими пробоинами «Фокке-Вульф» Wr.Nr. 125182, а 21 апреля в окрестностях Ворошиловграда был подбит самолет Fw 189A-2 (Wr.Nr. 125212). 30 мая 1943 г. отряд потерял еще одну «раму» — самолет модификации Fw 189A-2 (Wr.Nr. 125215, бортовой код C2+IH), ставший последним «Фокке-Вульфом», потерянным отрядом. Эта машина, по всей вероятности, была сбита зенитным огнем. Весь экипаж пропал без вести...

В середине лета 1943 г. отряд 1.(H)/AufklGr 41 отвели в Германию, на аэродром Байройт-Биндлах, для перевооружения на самолеты Bf 109G. Но перевооружение затянулось более, чем на полгода — можно предположить, что «Мессершмитты» были нужнее в истребительных частях, а разведчики получали их во вторую очередь. Лишь в декабре 1943 г. отряд начал получение новых самолетов, одновременно сменив свое обозначение на 2./NAGr. 14. Освоив «Мессершмитты», в апреле 1944-го отряд отбыл на фронт. Прибыв на аэродром Роман на территории Румынии, 2./NAGr. 14 вошел в подчинение командующего 4-м воздушным флотом. В дальнейшем отряд вел боевые действия на территории Румынии и Венгрии. Часть отряда была уничтожена в марте 1945 г. в Веспреме, остатки же в составе 18-й авиационной дивизии капитулировали в Вене 1 мая 1945 г.



На примере отряда 1.(H)/AufklGr 41 мы видим наиболее характерные черты боевого пути ближнеразведывательных отрядов люфтваффе. Вместе с большинством таких частей он принял участие в победоносных для Германии кампаниях в Польше и на Западе, летая на «Хеншелях» Hs 126. В «мясорубке» Восточного

фронта отряд действовал уже на «рамах». Не попав в волну расформирования ближнеразведывательных частей в начале 1942 г. и избежав гибели в сталинградском котле, отряд был перевооружен на Bf 109G, вновь вернувшись в 1944 г. на Восточный фронт, где и провоевал до последних дней войны...

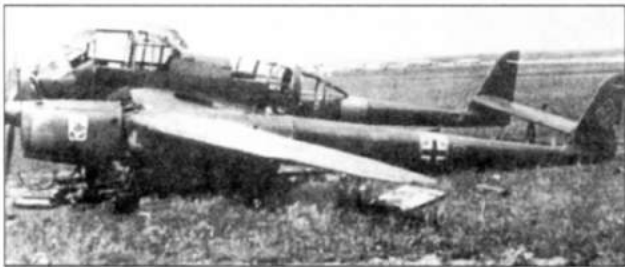
## Под другими знаменами

Несмотря на относительно небольшое число выпущенных Fw 189, разведчики этого типа поставлялись и широко применялись союзниками Германии во Второй мировой войне — Венгрией, Болгарией, Румынией, Словакией.

Первыми среди союзников разведчики «Фокке-Вульф» получили венгерские ВВС. Их ближнеразведывательные части в начальном периоде войны против СССР использовали немецкие самолеты He 46 и отечественные бипланы WM-21 «Солиом» (Solyom — «Ястреб»), устарелость которых была очевидной. Поэтому уже в апреле 1943 г. личный состав 3/1 эскадрильи ближней разведки (3./I. Kozelfelderito Szazad) прибыл из постоянного места базирования Кечкемет в учебный центр люфтваффе в г. Проскуров (ныне — Хмельницкий) для освоения самолетов Fw 189. Материальная часть была представлена самолетами 31-й разведывательной группы люфтваффе. Благодаря тому, что в составе эскадрильи преобладали ветераны с солидным опытом, переучивание прошло быстро и без особых проблем. В начале мая венгерские пилоты прибыли в Киев, где получили дюжину Fw 189A, и уже 18 числа эскадрилья под командованием капитана Имре Тельбиша (Imre Telbisz) перебазировалась на фронтовой аэродром под Харьков. 22 мая состоялись первые боевые вылеты, а на следующий день была потеряна первая венгерская «рама». Самолет, пилотируемый 1-м лей-

тенантом Ласло Шекели (Laszlo Szekely) был подбит советскими истребителями в районе Чугуев—Волчанск—Купянск и совершил вынужденную посадку на территории, занятой войсками Красной Армии. Экипаж уцелел, но попал в плен, где провел долгие пять лет. В тот же день еще два самолета 3/1 эскадрильи получили повреждения (причем один — прямым попаданием 37-мм зенитного снаряда), но сумели вернуться на свой аэродром. Но дальнейшему «перемалыванию» венгерской эскадрильи помешало затишье, воцарившееся на ее участке фронта в конце мая. Даже массированный налет советской авиации на аэродромы Харьковского аэроузла в ночь на 30 мая не привел к увеличению потерь 3/1 эскадрильи. В начале июня часть снова приступила к боевой работе, кроме вылетов на разведку, летая и на штурмовку. В частности, 6 июня все девять боеспособных Fw 189A без потерь со своей стороны проштурмовали советские позиции, сбросив 36 50-кг бомб. К 4 июля 1943 г. на счету эскадрильи было 224 боевых вылета, а среди других показателей боевой работы значилось 1500 м отснятой фотопленки.

Также в основном в роли штурмовиков венгерские Fw 189A участвовали в Курской битве. 7 августа в ходе одного из таких вылетов истребителем Ла-5 был сбит самолет сержанта Элека Папа (Elek Papa). В тот же день 3/1 эскадрилья получила приказ перебазироваться на запад, на



**Вверху:** «Рама» из состава 3.(H) 12Pz, совершившая вынужденную посадку в районе р.Дон. Лето 1943 г.

**Справа:** венгерские солдаты позируют на этом же самолете. На мотогондоле хорошо видна эмблема эскадрильи

площадку Ситиковка, поскольку советские танки уже находились в пределах прямой видимости старого аэродрома. После примерно недели отдыха экипажи возобновили боевую работу. И уже в ходе первого боевого вылета с новой базы был тяжело поврежден Fw 189A борт «F.0+64». На нем снарядом разбило приборную доску, летчик был ранен, но все же, сумел дотянуть до аэродрома. 27 августа был подбит еще один самолет, причем его наблюдатель 1-й лейтенант Г. Шотцо (G. Szotcso) от полученных ранений скончался в госпитале. На следующий день на одном моторе сумел привести свой самолет «домой» капитан Теме (Томо). Но иногда удача сопутствовала и венграм. Особо примечателен в этом отношении день 21 сентября, когда три Як-9 попытались атаковать разведчик Бела Цапо (Bela Csapo), его воздушный стрелок сбил одного истребителя, а другой, не рассчитав маневр, врезался в землю. В тот же день об уничтожении двух Ла-5 заявил еще один экипаж 3/1 эскадрильи.

В общей сложности с мая по декабрь 1943 г. экипажи 3/1 эскадрильи выполнили 1100 боевых вылетов. 60 раз самолеты получали повреждения от огня зенитной артиллерии и 12 раз — от атак истребителей. Но потери личного состава были относительно невелики — трое погибших, двое пропавших без вести и несколько раненых.

С конца октября 1943 г. эскадрилья совместно с еще двумя венгерскими частями — 2/1 эскадрилей пикирующих бомбардировщиков и 5/1 истребительной эскадрилей — базировалась в Василькове под Киевом. В конце 1943 г. она вынуждена была передислоцироваться в Бердичев, а в январе 1944 г. — в Калиновку, а чуть позже — в Радзивилов. Утром 18 марта в окрестностях Радзивилова появились советские танки. Самолетам пришлось взлетать под огнем противника, причем одна машина получила — таки прямое попадание снаряда. Экипаж злосчастного самолета забрал другой разведчик. Эскадрилья перебазировалась сначала во Львов, а затем — на аэродром Мокрое в окрестностях Замостья.

18 мая 3/1 эскадрилью на фронте сменила другая разведывательная часть венгерских ВВС — 4/1 эскадрилья под командованием капитана Йозефа Фраунхоффера (Jozsef Fraunhoffer), также летавшая на Fw 189A. Новый самолет она осваивала в апреле 1944 г. в Быдгоще на территории Генерал-губернаторства. Еще не вступив в бой, эта часть уже понесла потери — в ходе ознакомительных полетов был разбит один самолет, а другой получил тяжелые повреждения при посадке. В конце



мая 4/1 эскадрилью перевели на аэродром Лисятице, причем при перелете был потерян еще один самолет, столкнувшийся с горой. Экипаж погиб.

**Мотогондола одного из венгерских Fw 189A**

Поступившая в оперативное подчинение 1-й венгерской армии разведывательная эскадрилья приступила, наконец, к планомерной боевой деятельности. Как правило, в течение суток выполнялось три разведывательных вылета — первый в пред рассветное время на визуальную разведку, второй днем на фотографирование и третий — в предвечернее время снова на визуальную разведку. Наиболее опасным считался дневной вылет, так как

**Fw 189A венгерских ВВС**





тогда существовала наибольшая вероятность встречи с советскими истребителями. Именно во время такого вылета 6 июня 1944 г. над восточным берегом р. Западный Буг был сбит самолет капитана Ференца Хидвеги (Ferenc Hidvegi). Экипаж погиб. Четыре недели спустя, также во время дневного вылета четыре истребителя Ла-5 атаковали между Ковелем и Луцком самолет 2-го лейтенанта Андраша Шиморджи (Andras Szimorjai). Раненый венгерский пилот сумел совершить вынужденную посадку. 26 июля над территорией, занятой противником, пропал без вести самолет борт «F.0+60». А вскоре после этого 4/1 эскадрилью перебросили на побережье Балтики, поставив задачу патрулирования районов, где проводились испытания германского ракетного оружия (полигон Пенемюнде, о. Уздом). Здесь экипажи успели выполнить всего несколько боевых вылетов, поскольку 11 августа часть опять передислоцировали — на этот раз в Унгвар, как мадьяры называли Ужгород. Отсюда разведчики приняли участие в подавлении Словацкого национального восстания. Не обошлось при этом без потерь — 23 сентября самолет 2-го лейтенанта Гомбоса (Gombos) был подбит над территорией Словакии и совершил вынужденную посадку. Экипаж уцелел, но вот «рама» восстановлению не подлежала. В октябре 4/1 эскадрилья перелетела в Геделе у Будапешта, где личный состав сдал материальную часть немцам и приступил к освоению разведыва-

тельного варианта истребителя Bf 109G. В течение 1944 г. экипажи этой эскадрильи выполнили около 200 боевых вылетов, потеряв не менее десяти Fw 189A. 15 авиаторов погибло, шесть человек получили ранения.

В общей сложности венгерские ВВС получили не менее 25 самолетов 18 Fw 189A-1/A-2. 19 из них получили венгерские номера от «F.0+51» до «F.0+69», остальные сохраняли бортовые обозначения люфтваффе. Единственная машина с двойным управлением (Fw 189A-3) имела бортовой код «I.0+01». Самолеты этого типа пользовались любовью и уважением венгерских авиаторов — о чем свидетельствует данное ему прозвище «Бель Ами» (Bel Ami — с французского «милый друг»).

Болгарские ВВС получили 18 Fw 189A в середине 1943 г. Самолеты вошли в состав 3-го ято (группы) 1-го разведывательного (разведывательного) полка. Fw 189A получил официальное название «Циклоп», а личным составом был прозван «Око». Поскольку Болгария в то время не вела боевых действий на суше, самолеты 3-го ято привлекались к патрулированию над Черным морем. Когда в сентябре 1944 г. Болгария перешла на сторону антигитлеровской коалиции, 1-й полк разделили на два орляка. В 3-м орляке эксплуатировались 14 «Циклопов» (восемь в 33-й и шесть в 34-й эскадрильях), еще три Fw 189A находилось в ремонте. Эти самолеты участвовали в боевых действиях в Сербии, Македонии и Южной Венгрии, осу-



ществляя боевые вылеты в интересах не только сухопутных войск Болгарии, но и Красной армии. После войны уцелевшие «Циклопы» эксплуатировались в болгарских ВВС до конца 40-х годов.

Королевские румынские ВВС эксплуатировали Fw 189A в очень ограниченном масштабе. Их ближнеразведывательные части довольствовались бипланами собственного производства IAR-37, -38 и 39. К Fw 189A внимание румынского авиационного командования обратилось весной 1943 г. В это время 8-я штурмовая авиагруппа перевооружалась немецкими самолетами Hs 129B. Освоение этих трудных в пилотировании самолетов проходило с трудом. Положение осложнялось еще и тем, что учебный вариант одноместного «Хеншеля» отсутствовал. Дабы хоть как-то облегчить процесс переучивания, у люфтваффе «одолжили» пять самолетов Fw 189A-3. Эти машины, базировавшиеся вместе с 8-й группой в Кировограде, сохраняли немецкие опознавательные знаки и пилотировались инструкторами люфтваффе. После завершения переучивания «Фокке-Вульфы» вернули немцам. Но на этом история Fw 189A в румынских ВВС не закончилась. Когда 23 августа 1944 г. Румыния перешла на сторону антигитлеровской коалиции, в числе около сотни захваченных в Бухаресте германских самолетов оказалось и два Fw 189A. В боевых действиях против недавнего союзника они не использовались, но некоторое время эксплуатировались в авиашколе на аэродроме Попешти-Леордени.

Словацкие ВВС в начале октября 1943 г. получили 14 «рам», изготовленных на заводе «Аэро». 6 октября немецкие экипажи перегнали их из Праги в Тренчин. В состав этой партии вошло 12 стандартных разведчиков Fw 189A-2 и два специальных аэрофотосъемочных Fw 189W-2 (некоторые ис-



**Fw 189A-2 словацких ВВС, аэродром Тренчин, 1944 г.**

точники называют несколько отличающиеся цифры — согласно им, словаки получили в общей сложности лишь десять Fw 189). Словацкие авиаторы прозвали самолет «Скленненарит» (Sklennenarit), что можно перевести как ...«остекленный зад»!

Один Fw 189W-2 передали Фотограмметрическому институту в Братиславе, остальные самолеты поступили в состав 1-й разведывательной эскадрильи, базировавшейся в Жилине. Командовал этой частью сотник Р. Гальбаве (R. Galbave). Освоение нового самолета шло с трудом — за несколько недель было разбито три Fw 189A-2, причем экипаж одного из них погиб. По состоянию на август 1944 г. эскадрилья насчитывала шесть самолетов Fw 189A-2, один связной «Физелер» Fi 156 и четыре учебных самолета — два «Клемм» Ki 35 и два «Прага» E-39. Семь «Фокке-Вульфов» перелетели на территорию, занятую советскими войсками — один Fw 189W-2 30 августа 1944 г. из Тренчанских Бискупци в Дембицу, а шесть Fw 189A-2 — на следующий день из Прешова. Пять из них приземлилось во Львове (самолеты с Wr.Nr.0310, 0316, 0327, 0328, 0340), а один в Калинове. 6 сентября одна «рама», пилотируемая ротмистром Сливкой, вернулась в Словакию, доставив к повстанцам советского офицера связи. Особо активного участия в Словацком национальном восстании Fw 189 не принимали, хотя указанный самолет находился на повстанческом аэродроме Три Дубы до 25 сентября, выполнив несколько боевых вылетов.

## Вместо заключения

До настоящего времени сохранилась единственная «рама» — самолет с заводским номером 2100 и бортовой регистрацией V7+1H. Эта машина утром 4 мая 1943 г. взлетела с финского аэродрома Лоухи-3 с задачей разведки и фотосъемки железнодорожной линии Мурманск—Ленинград. Примерно через полчаса после взлета, на высоте около 6000 м, разведчик был перехвачен советскими «Харрикейнами». Пилотировавший Fw 189A Лотар Мозес (Lothar Mozes) попытался уйти со снижением, но из-за полученных повреждений самолет управлялся с трудом и, в конце концов, врезался в верхушки деревьев и скапотировал. Один из членов экипажа погиб на месте, второй вскоре

скончался от кровопотери. Пилот же выжил, сумел избежать встречи с советскими патрулями и после двух недель скитаний по лесу при минусовой температуре смог выйти к своим. Полученные обморожения потребовали длительного лечения, но после девяти месяцев скитаний по госпиталям Мозес вернулся-таки на летную службу и совершил до конца войны еще более сотни боевых вылетов.

В 1979 г. останки самолета Мозеса были обнаружены Е.А. Коноплевым, предложившим начальнику музея ВВС в Монино генералу С.Я. Федорову эвакуировать машину и восстановить ее. Но генерал ответил отказом. Не удалось заинтересовать и Центральный музей Вооруженных Сил —

те отказали по причине якобы отсутствия места. В январе 1990 г. Коноплев, работавший в то время в газете «Воздушный транспорт», вновь обратился к начальнику музея BBC (в то время им был генерал В.А. Горбачев), но вновь получил отказ — музей соглашался принять один иностранный самолет, но только ленд-лизовский. Летом 1990 г. с лежащей в лесу «рамы» исчезли оба двигателя, а в сентябре следующего года пропал и сам самолет. Уникальную машину под видом металлолома вывезли за рубеж... Самолет был приобретен группой британских энтузиастов авиации и в марте 1992 г. доставлен в Вортинг (графство Вест Суссекс). Последовала кропотливая реставрационная работа, и в 1996 г. на аэрошоу в Биггин Хилл публике представили отреставрированный Fw 189A. Интересно, что энтузиастам удалось разыскать и Лотара Мозеса — престарелый пилот присутствовал в Биггин Хилл. Впоследствии самолет был куплен американским фондом «Флаинг Херитадж Коллекшн» и с июня 2008 г. демонстрируется в музее на бывшей авиабазе Пайн Филд в окрестностях Эверетта (шт. Вашингтон).

\* \* \*

Вне всякого сомнения, самолет Fw 189 являлся одним из наиболее удачных ближних разведчиков Второй мировой войны. Характерно, что за исключением нескольких самолетов, направленных в Северную Африку, подавляющее большинство «рам» служило на Восточном фронте. Примерно до середины 1943 г. эти самолеты успешно справлялись с возложенными на ближнеразведывательные части функциями, но усиление советской истребительной авиации вынудило постепенно заменить Fw 189 специализированными модификациями истребителей Bf 109 и Fw 190. Тем не менее, «рама» произвела очень сильное впечатление на советских специалистов, вследствие чего конструкторское бюро П. Сухого уже в 1943 г. получило задание спроектировать самолет-корректировщик двухбалочной схемы под шифром «РК» — будущий Су-12. Задание предусматривало создание машины с двумя моторами воздушного охлаждения мощностью по 960 л.с., взлетной массой 6000 кг и дальностью полета 925 км. Но в ходе проектирования были внесены существенные коррективы. Самолет, построенный в 1947 г., представлял собой машину гораздо более тяжелого класса. Мощность двигателей АШ-82ФН (2х1850 л.с.), превосходящая немецкие «Аргусы» почти в четыре раза, позволила оборудовать самолет всем необходимым. Защищенный противоосколочной броней по всей поверхности, Су-12 имел четыре бронеспинки, четыре пушки

Б-20Э с боезапасом по 700 снарядов, богатую дневную и ночную аэрофотосъемочную аппаратуру. Но появился он слишком поздно и в серии не строился.

Подводя итог, стоит вспомнить слова маршала Конева, который в своих мемуарах описывает дни последней декады апреля 1945 г.: «Вражеская авиация не могла действовать большими группами, но одиночные разведывательные самолеты все время летали над полем боя, в том числе летал и наш старый враг — разведчик «Фокке-Вульф», или, как мы его называли, «Рама». Так что возможности для наблюдения, хотя и ограниченные, у немцев оставались.

«Рама» доживала тогда свои последние дни. Но те, кто видел ее, не могли забыть, сколько неприятностей она доставила нам на войне. Я не раз наблюдал на разных фронтах действия этих самолетов — они были и разведчиками, и корректировщиками артиллерийского огня, — и, скажу откровенно, очень жалел, что на всем протяжении войны мы так и не завели у себя ничего подобного этой «Раме». А как нужен был хороший, специальный самолет для выполнения аналогичных задач!»

Добавим, что аналогичного самолета не имела ни одна другая страна — участница Второй мировой войны. Пожалуй, наиболее близким к Fw 189 был французский двухмоторный ближний разведчик «Потэз» 63.11 — но, как известно, для него война завершилась уже в июне 1940 г. В Британии на начальном этапе войны функции самолета взаимодействия с армией возлагались на «Лайсендер» фирмы «Уэстленд» — моноплан-парасоль, по концепции и по летным характеристикам схожий с Hs 126. Позже эти функции взяли на себя адаптированные истребители «Харрикейн» и «Спитфайр». В США наиболее распространенными самолетами поля боя были легкие монопланы «Пайпер» L-4 «Каб» с мотором мощностью всего 65 л.с. Они применялись для связи и корректировки артогня, а вот тактическую фоторазведку вели переоборудованные истребители — главным образом, P-51 «Мустанг». Наконец, в СССР накануне нападения нацистской Германии ближнеразведывательные эскадрильи были вооружены устаревшими бипланами P-Z и монопланами P-10, а в начале войны появились в небольшом количестве адаптированные к роли корректировщиков ближние бомбардировщики Су-2. Затем функции самолетов взаимодействия с армией взяли на себя легкие бипланы У-2 (По-2) и дооборудованные штурмовики Ил-2К. Но прямого аналога Fw 189, способного выполнять такой же широкий круг задач, так и не было создано.

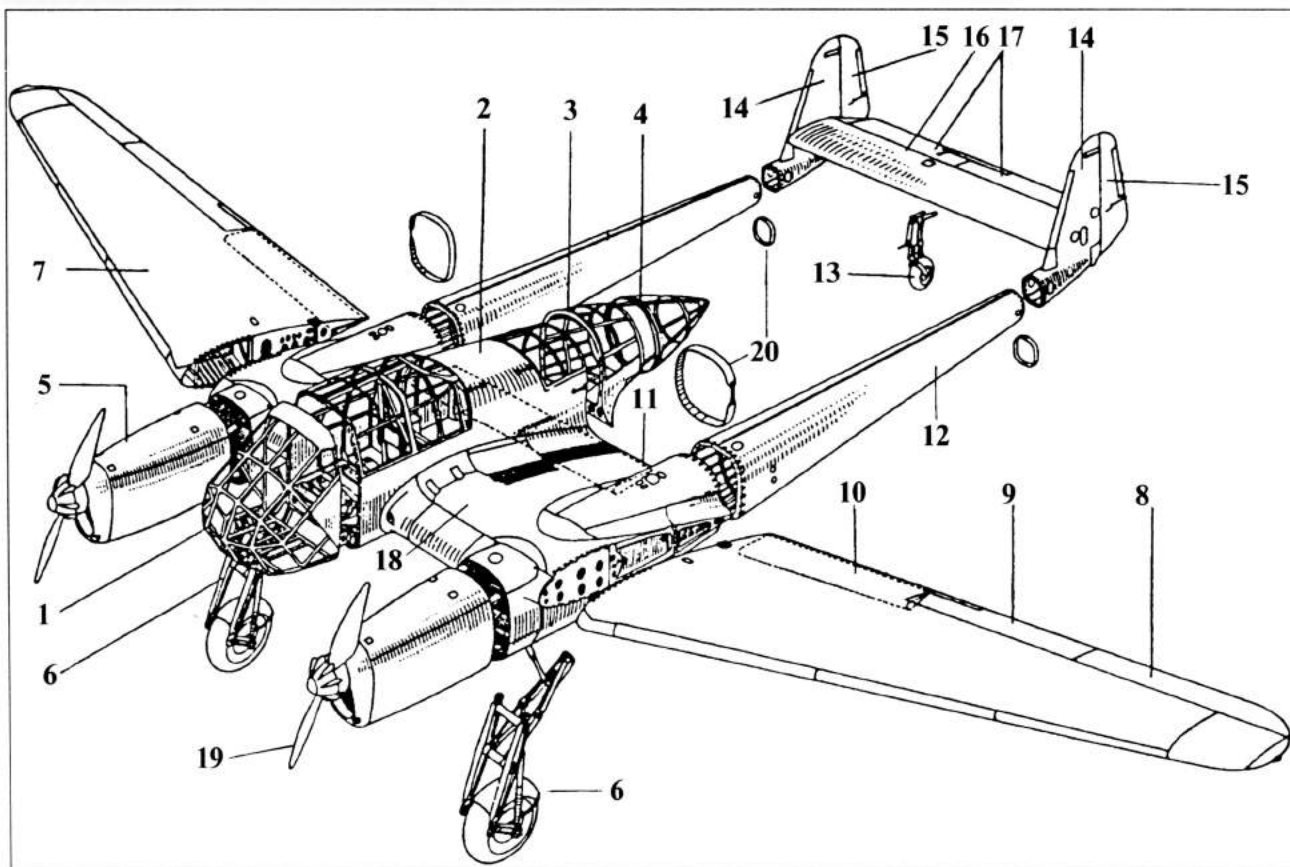
# Техническое описание самолета Fw 189A



Носовая часть самолета Fw 189A.  
Хорошо видна конструкция основ-  
ных стоек шасси

## Технологическое членение планера:

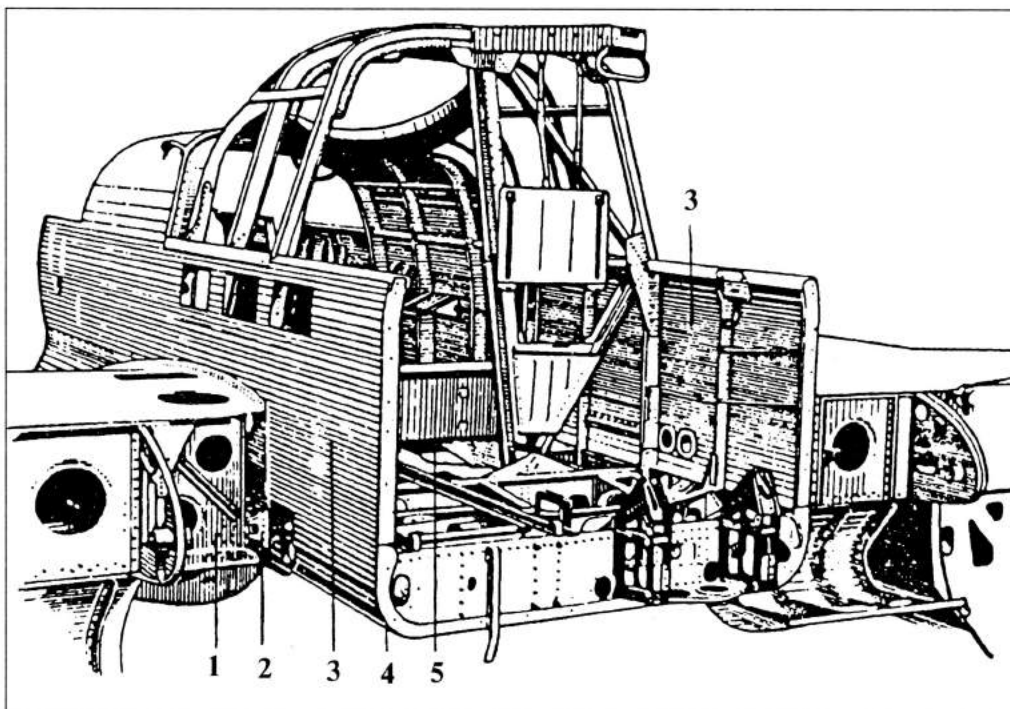
1 — передняя часть гондолы; 2 — средняя часть гондолы; 3 — задняя часть гондолы; 4 — хвостовой конус гондолы с пулеметной установкой; 5 — двигатель; 6 — основные стойки шасси; 7 — правая консоль крыла; 8 — внешняя секция элерона; 9 — внутренняя секция элерона; 10 — внешняя секция закрылка; 11 — внутренняя секция закрылка; 12 — хвостовая балка; 13 — хвостовая стойка шасси; 14 — киль; 15 — руль направления; 16 — стабилизатор; 17 — руль высоты; 18 — центроплан; 19 — воздушный винт; 20 — ленты, закрывающие стыки хвостовых балок.



### Средняя часть

#### гондолы:

- 1 — передний лонжерон;
- 2 — окантовка;
- 3 — боковая обшивка;
- 4 — шпангоут № 1;
- 5 — главный лонжерон.



Двухмоторный трехместный самолет-разведчик, цельнометаллический моноплан двухбалочной схемы с убирающимся шасси.

Фюзеляж цельнометаллической конструкции состоит из центральной гондолы и двух отдельных хвостовых балок. В передних частях балок размещены двигатели и основные опоры шасси.

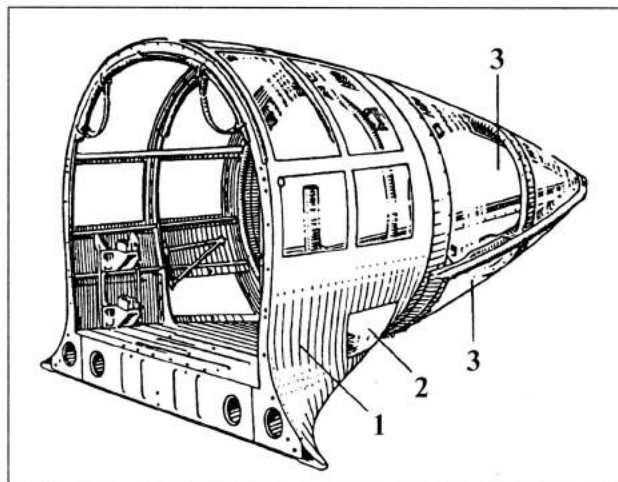
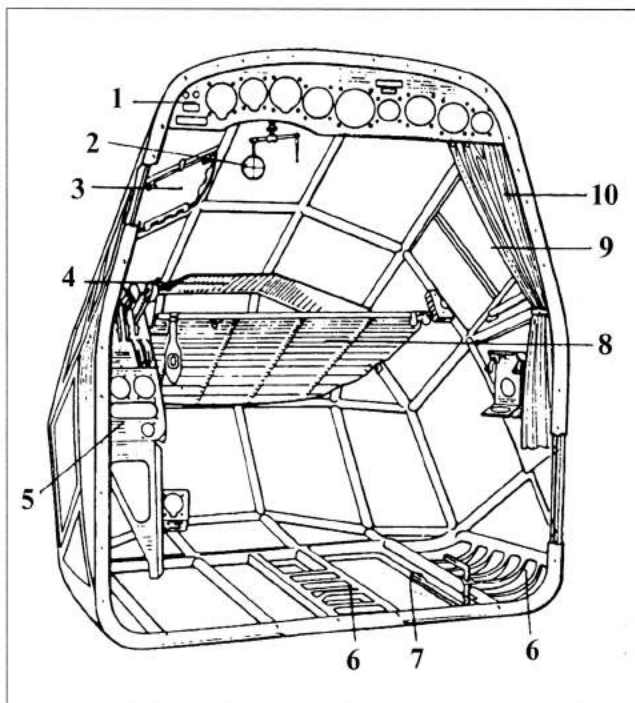
Гондola экипажа состоит из четырех секций: носового остекления, центральной секции, задней промежуточной секции с остеклением и хвостовой законцовки. Каркас носового остекления выполнен из стальных труб (до самолета с Wr.Nr. 0100 — из электрона). Остекление изготовлено из близких по размеру плоских

#### Передняя рама гондолы:

- 1 — приборная доска; 2 — прицел; 3 — форточка; 4 — верхний противобликовый щиток; 5 — передний пульт; 6 — подставка для ног; 7 — окно в полу; 8 — нижний противобликовый щиток; 9 — боковое окно; 10 — занавеска.

#### Задняя часть гондолы:

- 1 — задняя часть гондолы; 2 — окно; 3 — хвостовой конус.

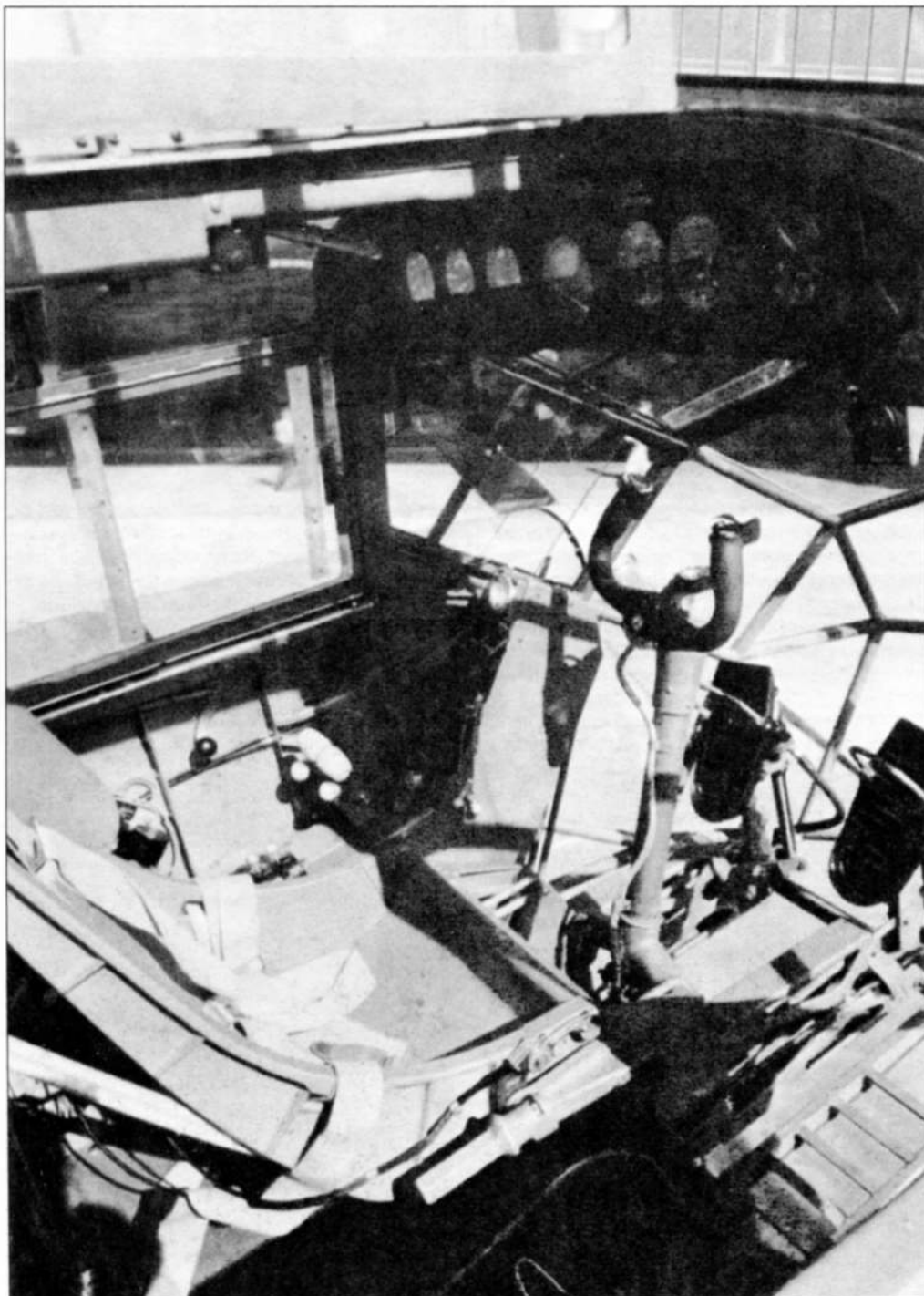




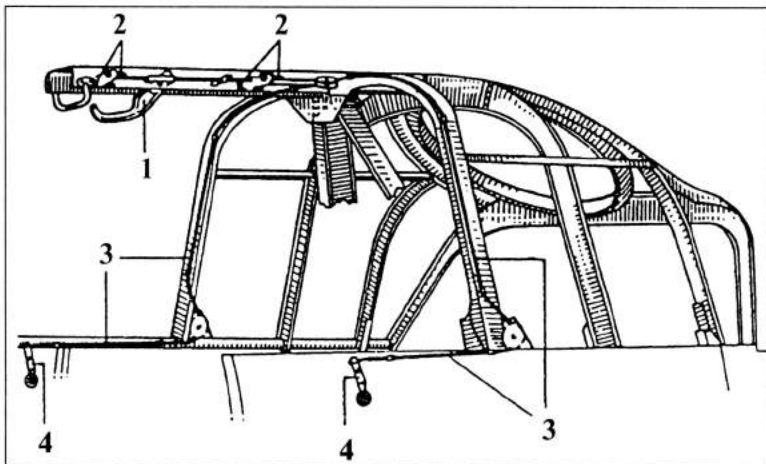
листов из сиглагласа (Siglaglas) — лобовое и плексигласа (Plexiglas) — остальное. Одна из верхних левых панелей выполнена открывающейся (т.н. «окно плохой погоды»). В полу правее сиденья наблюдателя имеется лючок для фотографирования ручной камерой. Над нижним остеклением установлены металлические

решетки для предотвращения продавливания ногами.

Каркас носового остекления крепится к первому шпангоуту центральной секции на 29 болтах. Силовой набор центральной части гондолы состоит из десяти шпангоутов и нескольких лонжеронов и обшит дюралюминием. Центральная часть гон-



**Кабина Fw 189A  
с местами пилота  
(слева) и штурмана  
(справа)**



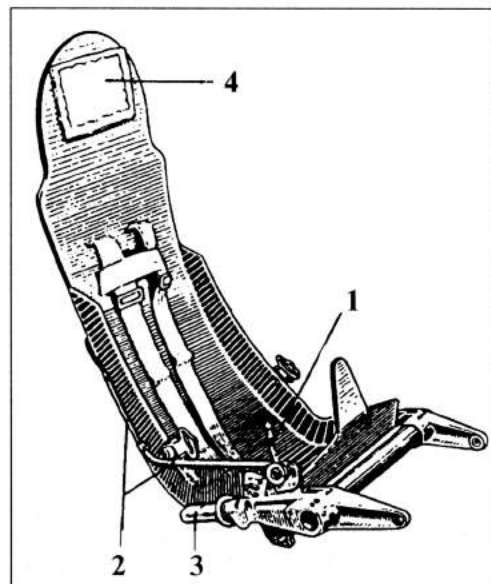
**Система аварийного сброса фонаря:**

1 — рычаг аварийного сброса (красный); 2 — тяга; 3 — тяга Боудена; 4 — рычаг закрытия створок фонаря (серый)

долы крепится болтами к центроплану крыла. Главный и задний лонжероны центроплана проходят через гондолу. Доступ в кабину осуществляется через два открывающихся вверх прозрачных люка в верхней части центральной секции гондолы между шпангоутами №№ 1 и 3. Люки снабжены устройствами аварийного сброса. В нижней части имеется форточка для вентиляции кабины.

Сиденье летчика, регулируемое по высоте (ход по высоте 150 мм), сформировано металлическими панелями и крепится к шпангоутам №№ 1 и 3. В чашку сиденья укладывался парашют. На правом борту между шпангоутами №№ 1 и 5 находится рельс, к которому крепится сдвижное/вращающееся сиденье наблюдателя-бомбардира. Верхняя часть центральной секции гондолы выполнена прозрачной. Между шпангоутами №№ 11 и 13 расположен люк, служащий для доступа к месту кормового стрелка и замены кассет аэрофотоаппарата. В нижней кормовой части гондолы находится выдвижная те-

**Работа с ручной фотокамерой**



**Кресло пилота:**

1 — рычаг механизма регулировки натяжения ремней; 2 — тяга механизма регулировки натяжения ремней; 3 — рычаг блокирования положения кресла (регулировки высоты); 4 — подушка заголовника из ткани цвета хаки.

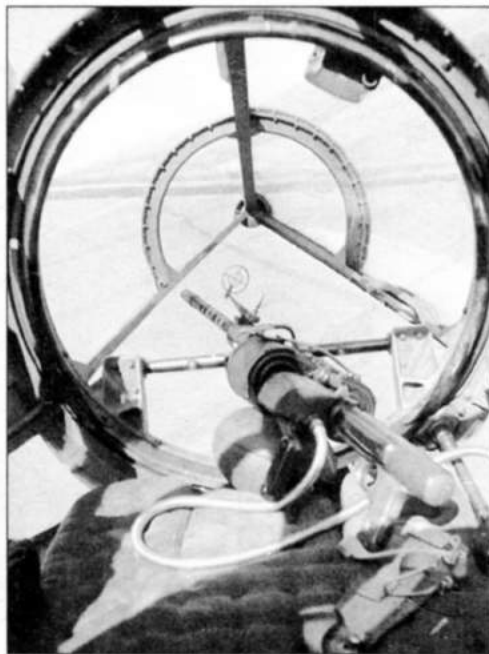
лескопическая лестница (привод — электрический), служащая для облегчения посадки в самолет. Кормовой стрелок располагался на специальном матрасе. Кону-



**Экипаж в кабине**



*Стрелок на своем рабочем месте в хвостовом конусе Fw 189. Хорошо виден пулемет MG 15, а слева — магазины к нему*



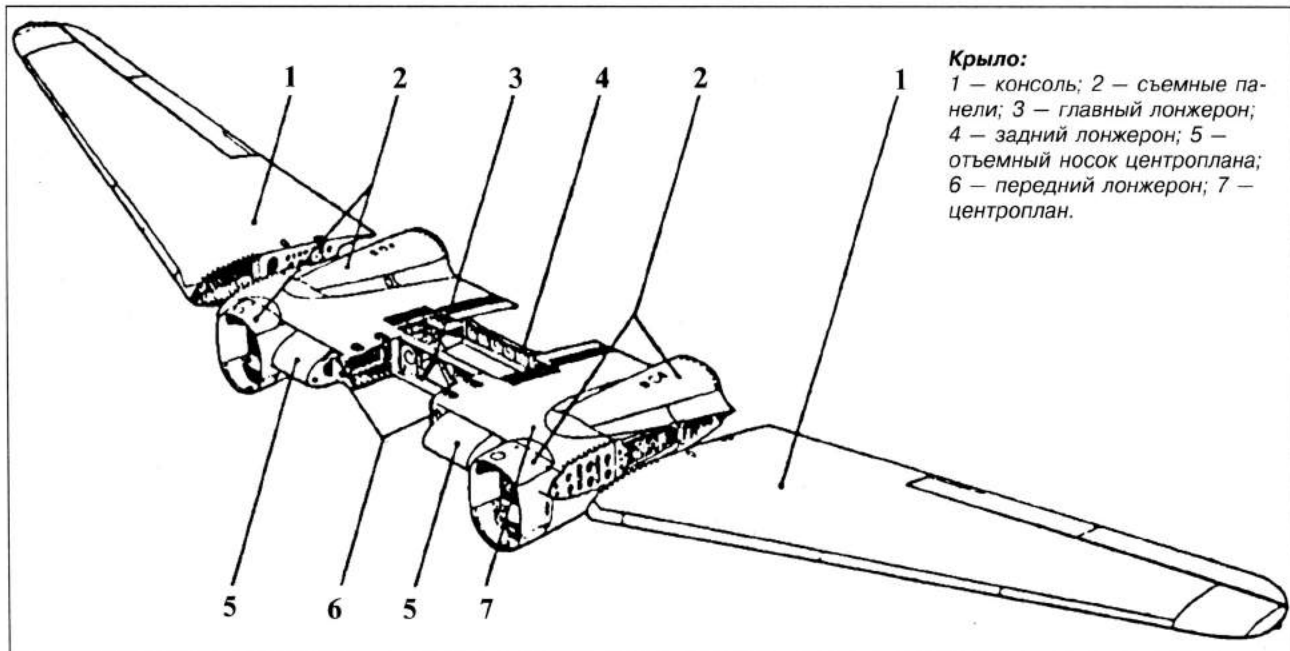
*Рабочее место стрелка в хвостовом конусе Fw 189A-1. Хорошо виден матрац, лежа на котором стрелок вел огонь*

сообразная кормовая поворотная пулеметная турель «Икариа» кругового вращения с электроприводом крепится к шпангоуту № 13 болтами.

Хвостовые балки круглого сечения взаимозаменяемые. Каждая балка собиралась из двух половинок, соединяемых болтами. Передний и задний торцы бал-

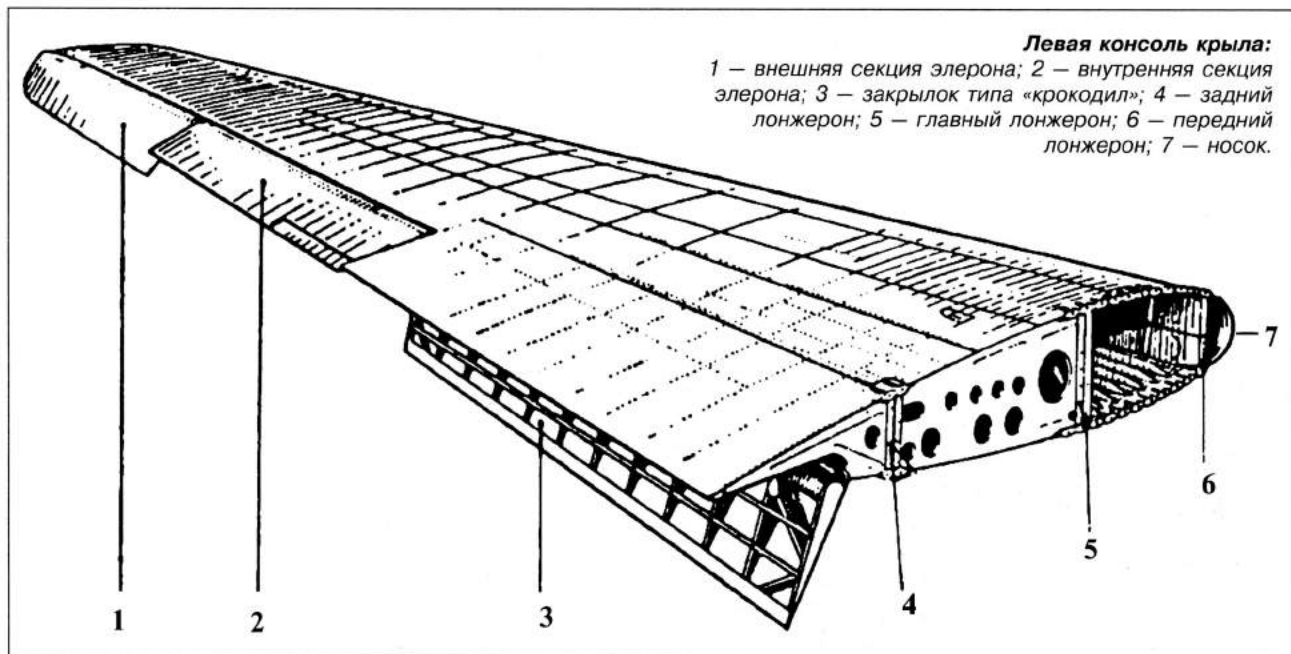
ки имеют усиленные фланцы: передний 32 болтами соединен с мотогондолой, к заднему на 16 болтах крепится хвостовое оперение.

Трехлонжеронное крыло с работающей обшивкой имело центроплан прямоугольной в плане формы, к которому крепится гондola экипажа. Профиль центроплана



**Крыло:**

1 — консоль; 2 — съемные панели; 3 — главный лонжерон; 4 — задний лонжерон; 5 — отъемный носок центроплана; 6 — передний лонжерон; 7 — центроплан.



постоянный. В местах стыка центроплана с консолями находятся мотогондолы. Консоли крыла трапециевидной в плане формы с закругленными законцовками имеют положительное поперечное V, равное 5°, и крепятся к центроплану болтами. Между нервюрами № 5 и 6 предусмотрена установка бомбодержателей ЕТС. Силовой набор консоли состоит из главного и двух (переднего и заднего) вспомогательных лонжеронов, стрингеров и нервюр. Механизация крыла включает закрылки и двух-

секционные элероны с электроприводом. Секции закрылков располагаются на нижней поверхности центроплана между гондолой экипажа и хвостовыми балками. Каждая секция элеронов навешивается на двух петлях. Каркас элеронов — металлический, обшивка — полотняная. Внутренние секции элеронов имеют регулируемые на земле триммеры. Углы отклонения элеронов  $\pm 20^\circ$ .

Посадочные щитки типа «крокодил» разделены на внешние и внутренние секции. Во взлетном положении внутренние секции отклоняются на 15°, внешние — на 8,5°, в посадочном — соответственно на 60° и 40°. Каждая секция управляется посредством электропривода и системы тяг. Рычаг управления щитками установлен в кабине слева от пилота. Имеется световая сигнализация положения щитков.

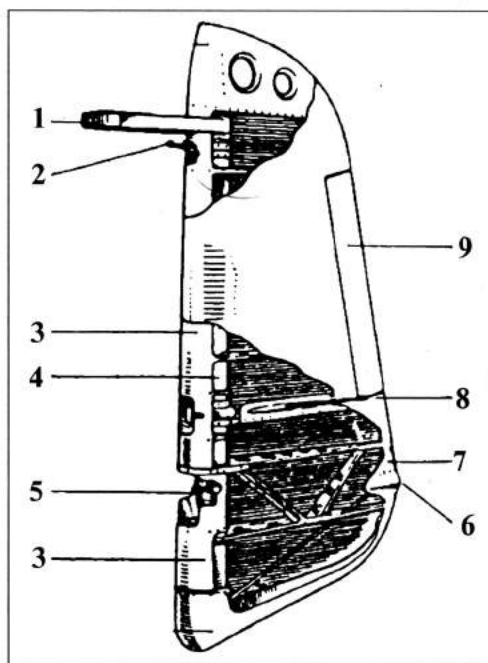
Крыло снабжено большим количеством лючков, обеспечивающих доступ к вооружению и приводам органов управления.

Система управления имеет жесткую и гибкую проводку. Стальные тросы приводят в действие элероны, рули высоты и направления. Проводка к рулю направления дублирована с целью повышения боевой живучести. Все рули имеют независимую проводку. Массивная колонка со штурвалом установлена перед сиденьем летчика с некоторым смещением влево от продольной оси самолета. Управление рулями направления — посредством педалей.

Хвостовое оперение цельнометаллическое. Руль высоты может отклоняться вверх на 30° и вниз на 28°. Он состоит из двух взаимозаменяемых половинок —

#### Руль направления:

1 — балансир; 2 — узел навески руля направления; 3 — носок; 4 — лонжерон; 5 — узел навески с рычагом привода; 6 — белый позиционный огонь; 7 — задняя кромка; 8 — рычаг и тяга привода триммера руля направления; 9 — триммер.





### Руль высоты:

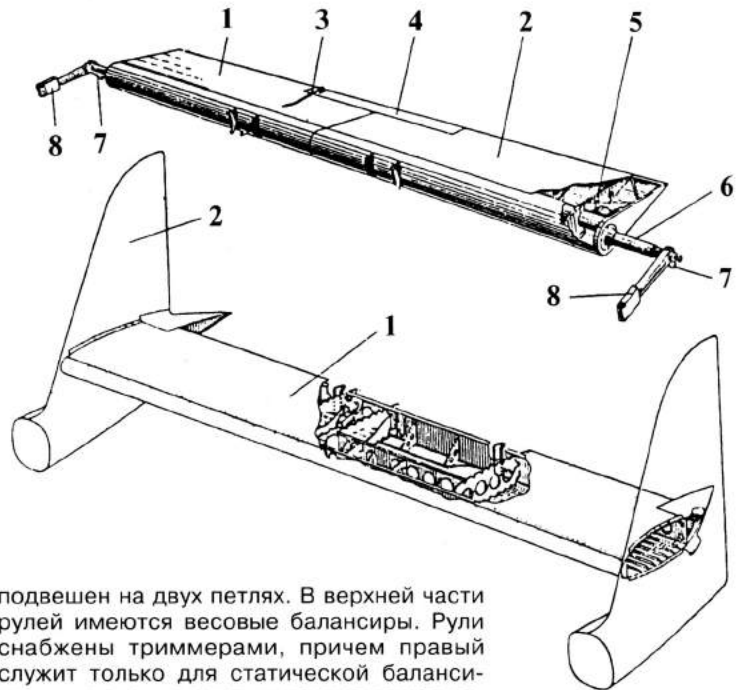
1 — правая половина руля высоты; 2 — левая половина руля высоты; 3 — тяга триммера руля высоты; 4 — триммер; 5 — трубчатый лонжерон; 6 — торсион; 7 — рычаг привода руля высоты; 8 — балансир.

### Хвостовое оперение:

1 — стабилизатор; 2 — киль.

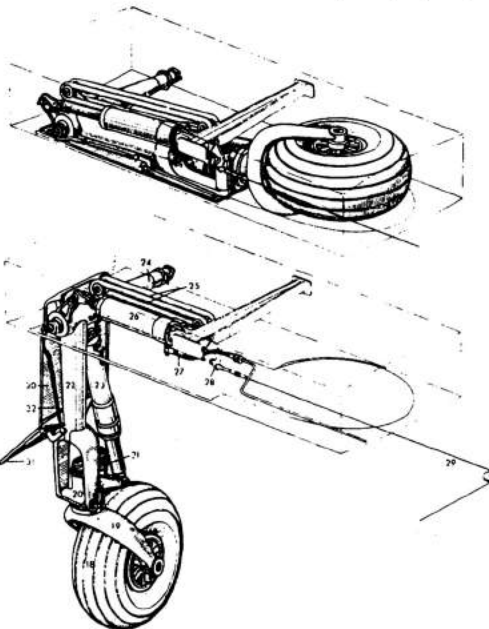
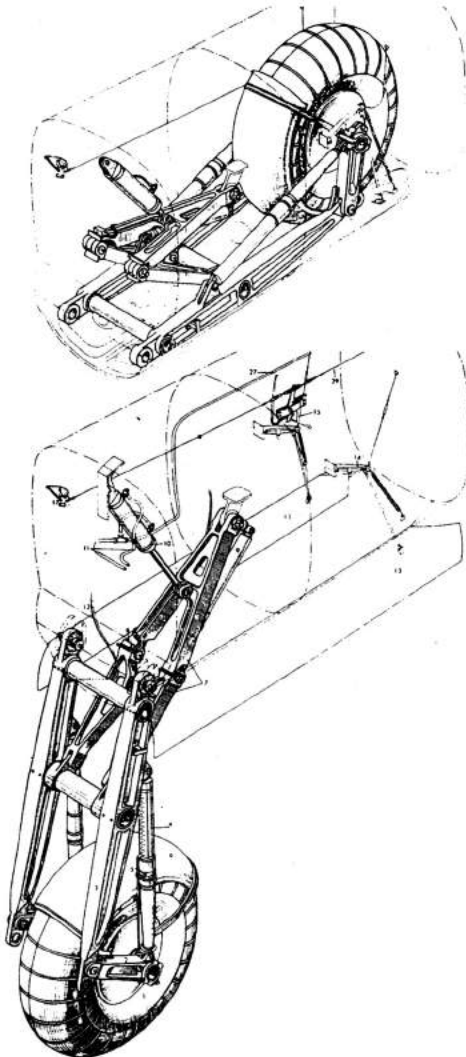
правой и левой. Каркас руля и обшивка носка — металлические, обшивка остальной части — полотняная. В средней части руля высоты имеется триммер с изменяемым в полете (посредством электропривода) углом установки.

Кили крепятся к фланцам хвостовых балок болтами и не являются взаимозаменяемыми. Углы отклонения рулей направления  $\pm 30^\circ$ . Каркас рулей и обшивка носков — металлические, обшивка остальных частей — полотняная. Каждый руль



подвешен на двух петлях. В верхней части рулей имеются весовые балансиры. Рули снабжены триммерами, причем правый служит только для статической балансировки, а угол установки левого может изменяться в полете, для чего в левом киле установлен электропривод.

Шасси самолета убираемое. Основные опоры двухколенные (на самолетах модификаций Fw 189B-0 и B-1 одноколенные) взаимозаменяемые, снабжены масляно-пневматическими амортизаторами VDM. Опоры убираются в специальные ниши за мотогондолами поворотом назад по полету. Привод уборки/выпуска — гидравлический. Рама основной опоры сформиро-



## Хвостовая опора шасси Fw 189A



вана двутавровыми профилями, изготовленными из электрона. Диски колес основных опор выполнены из электрона, пневматики размером 770x270 мм (на самолетах модификаций Fw 189B-0 и B-1 — 710x220 мм). Давление в пневматиках 5,75 атм. Над колесами установлены крылья-брызговики. Колеса снабжены независимыми тормозами с гидроприводом. Управление тормозами — от педалей рулей направления.

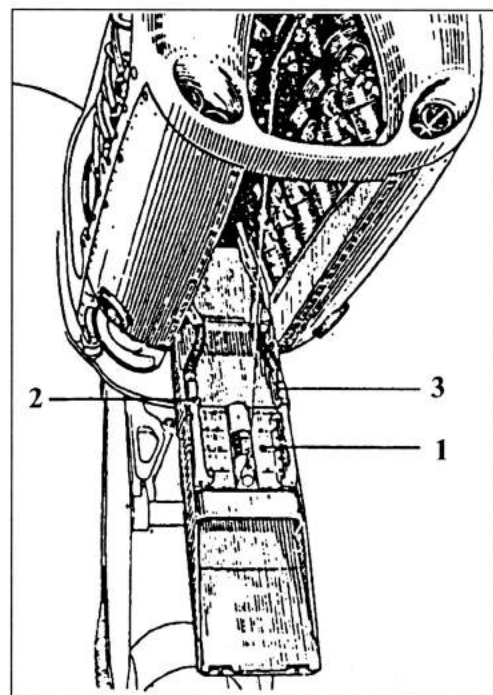
Хвостовая опора крепится к переднему и заднему лонжеронам горизонтального стабилизатора и убирается с помощью гидропривода поворотом влево в специальную нишу в толще стабилизатора. Хвостовая опора самоориентирующаяся и в выпущенном положении может вращаться на 360°. Диск хвостового колеса выполнен из стали, размер пневматика 350x135, давление в пневматике 3,5 атм. К стойке хвостовой опоры справа крепится двухсекционный щиток, который в убранном положении забирает нишу шасси.

Время выпуска шасси с помощью гидросистемы — 13 с, уборки — 8 с. В кабине летчика имеется световая сигнализация о положении опор шасси.

В зимних условиях допускалась замена колес шасси неубираемыми лыжами.

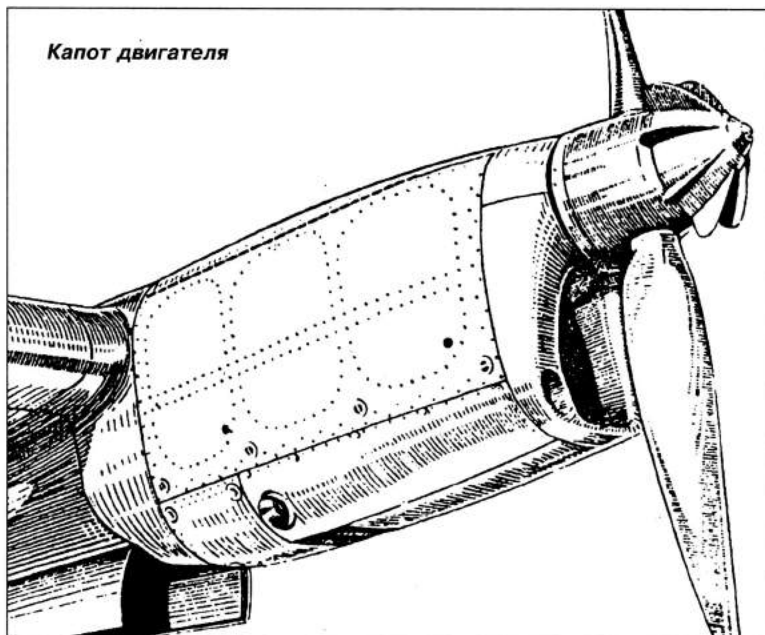
Силовая установка включает два 12-цилиндровых двигателя воздушного охлаждения «Аргус» As 410A-1 взлетной мощностью 465 л.с. при числе оборотов 3100 об/мин. Вращательный момент через редуктор с передаточным числом 2:3 передается на двухлопастный деревянный винт изменяемого шага диаметром 2600 мм. Запуск двигателя осуществляется электростартером фирмы «Бош» или же с помощью пусковой рукоятки наземным персоналом.

Топливная система — четыре 110-л бака, установленных попарно в мотогондо-



## Маслорадиатор:

1 — маслорадиатор; 2 — входной маслопровод; 3 — выходящий маслопровод.

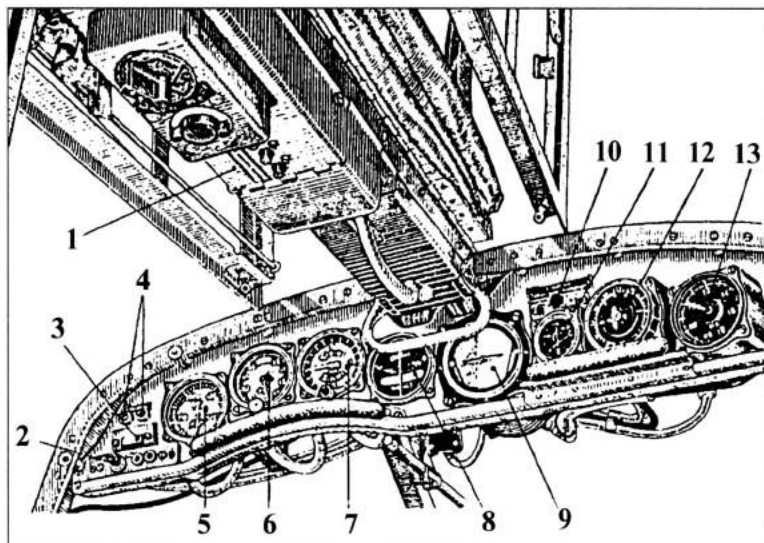


лах. Баки на болтах крепятся к платформе, которая в случае необходимости легко демонтируется через нишу основной опоры шасси. Топливные баки отделены от двигателя противопожарной перегородкой; кроме того, в каждой мотогондole установлены по два огнетушителя. Баки оборудованы аварийной сигнализацией об остатке топлива на 15 минут полета. Топливо — 87-октановый бензин. Летом применялась смесь, состоящая из 95 % бензина и 5 % масла, зимой — 50 % бензина, 45 % эфира и 5 % масла. Средний расход топлива составлял 100 л/ч. Масляная система состоит из двух баков емкостью по 19 л, установленных непосредственно за двигателями. Применялось масло марок «Шелл» АВ 11 либо «Интава» 100.

Гидросистема двухконтурная: левый контур (емкостью 4,5 л) обеспечивает уборку/выпуск левой основной и хвостовой опор шасси, правый (емкостью 4 л) — только правой основной опоры. Часть самолетов (от Wг.Nr. 0031 до 0081) оборудовались одноконтурной гидросистемой. В качестве рабочей жидкости применялось масло «Шелл» АВ 11.

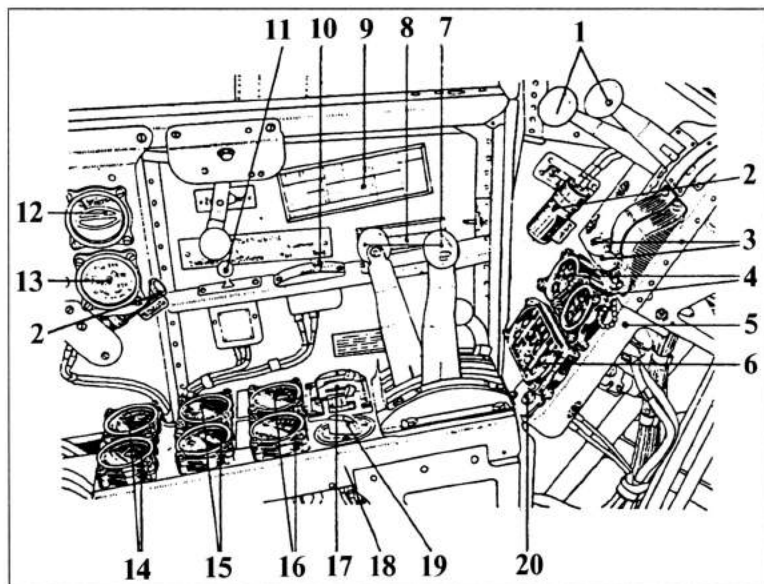
Кабина экипажа оборудована системой обогрева — горячий воздух от двигателей по трубопроводам подводится к местам всех членов экипажа. Кроме того, горячий воздух подается в носок крыла для предотвращения обледенения.

Высотное оборудование включает кислородную систему. Шесть кислородных баллонов, изготовленных из легкого спла-



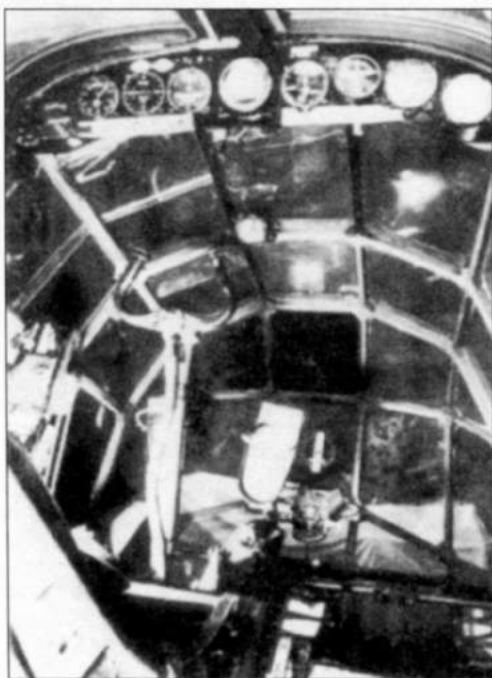
#### Приборная доска:

1 — распределительная коробка; 2 — распределительно-контрольная панель; 3 — сигнализатор обогрева приемника воздушного давления; 4 — лампочки сигнализации остатка топлива; 5 — указатель скорости; 6 — двухшкальный высотомер; 7 — вариометр; 8 — электрический указатель крена и скольжения; 9 — искусственный горизонт; 10 — переключатель привода триммеров элеронов; 11 — индикатор радиокompаса; 12 — курсоуказатель; 13 — индикатор давления.

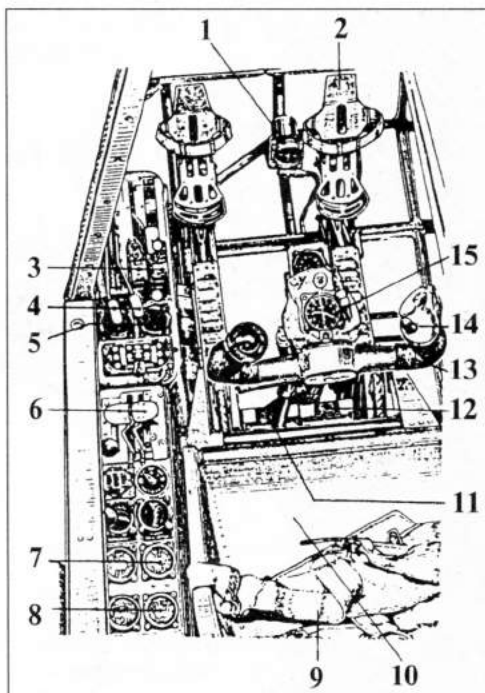


#### Пульты управления пилота:

1 — пожарные краны (отсечки подачи топлива); 2 — лампочка освещения приборов; 3 — выключатель зажигания; 4 — указатели температуры масла; 5 — передний пульт; 6 — 12-лампочная контрольная панель закрылков и шасси; 7 — рычаги газа; 8 — график девиации буссоли; 9 — таблица эксплуатационных данных; 10 — выключатель фары-искателя; 11 — выключатель посадочной фары; 12 — указатель потока кислорода; 13 — указатель давления кислорода; 14 — электрические топливомеры; 15 — указатели давления топлива и масла; 16 — указатели положения триммеров рулей высоты и направления; 17 — переключатель шага винтов; 18 — переключатель привода закрылков; 19 — задний пульт; 20 — выключатель бортовой электросети.



Кабина Fw 189A



**Вверху: кабина учебно-тренировочного Fw 189B с двойным управлением**

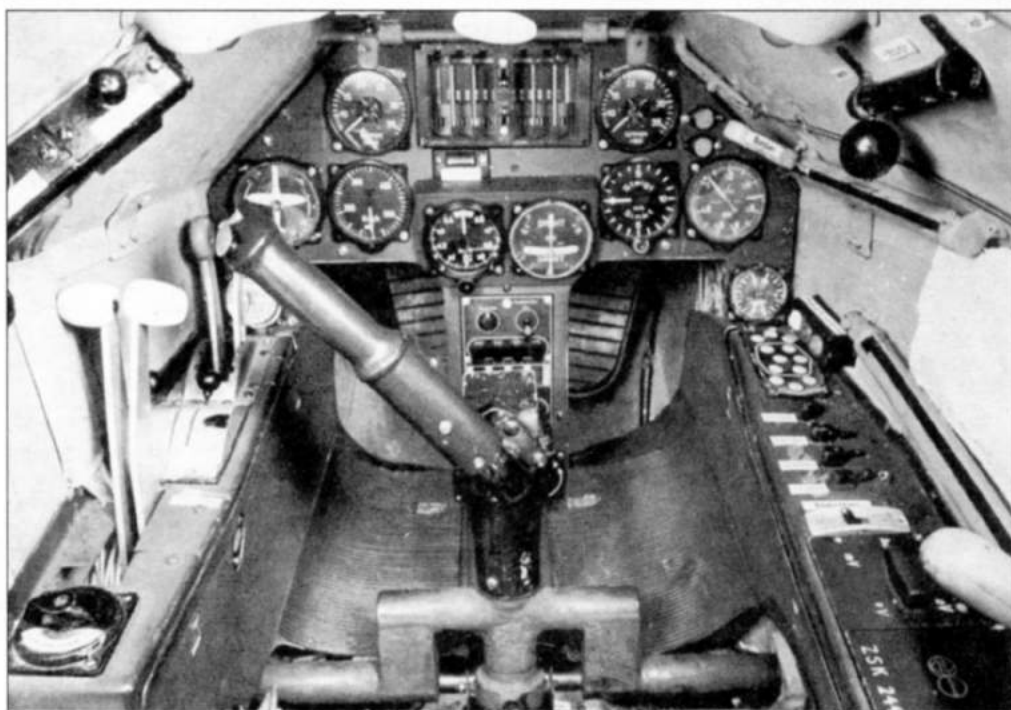
**Кабина пилота (вид сверху):**

1 — магнитная буссоль; 2 — педали управления; 3 — выключатели зажигания левого и правого двигателей; 4 — пожарные краны (отсечки подачи топлива); 5 — указатель температуры смеси; 6 — рычаги газа; 7 — указатели давления топлива и масла; 8 — топливомер; 9 — ремни безопасности пилота; 10 — кресло пилота; 11 — рычаг запуска левого двигателя; 12 — рычаг запуска правого двигателя; 13 — штурвал; 14 — спуск курсовых пулеметов MG 17; 15 — бортовые часы.

ва, располагались в крыле перед главным лонжероном.

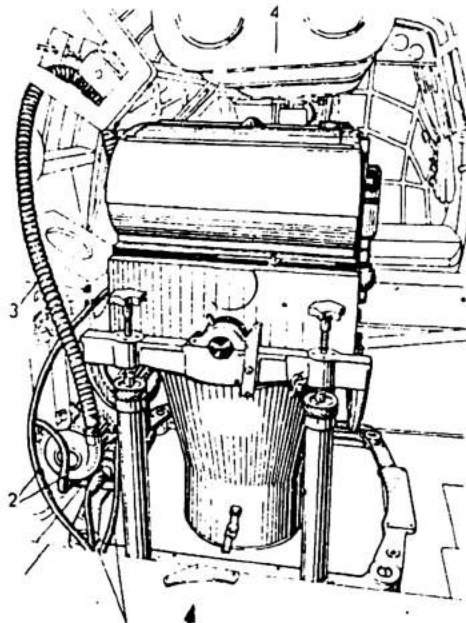
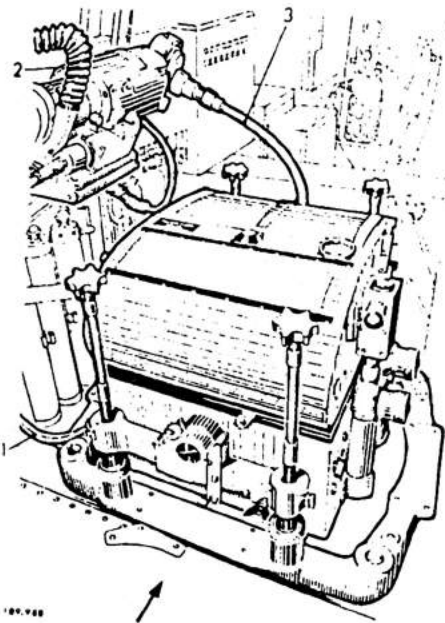
Пилотажно-навигационные приборы располагались на узкой приборной доске, находящейся над головой летчика. Магнитный компас установлен в левой нише основной опоры шасси, на приборной доске находится его индикатор. На небольшой приборной панели, установленной между педалями на полу кабины, имеется резервный компас и индикаторы числа оборотов двигателей. Самолет также оборудован радиокомпасом G 4.

В состав радиооборудования входит радиостанция FuG 17, состоящая из четырех



**Кабина штурмовика Fw 189V6 была довольно тесной и, в отличие от Fw 189A, оборудовалась не штурвалом, а «истребительной» ручкой**





**Панорамный аэро-  
фотоаппарат  
Rb 50/30**

**Вертикальные стационарные камеры Rb 20/30 (слева) и Rb 30/50 (справа). Стрелкой  
указано направление полета**

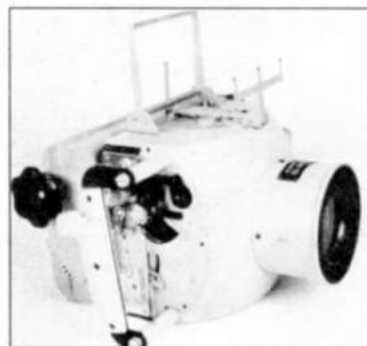
блоков — радиоприемника Е 17, передатчика S 17, коммутационной аппаратуры BG 17 и преобразователя U 17. Преобразователь находится в левой консоли крыла, все остальные элементы размещены за сиденьем пилота. В нижней части центральной гондолы смонтирована направленная рамочная антенна, в верхней — мачта для крепления натяжной проволочной всенаправленной антенны. На самолетах поздних серий устанавливались радиостанции FuG 25. Имелось также самолетное переговорное устройство на три абонента. Резервными средствами сигнализации были сигнальный пистолет с боекомплектом 21 патрон и пять выпелов для сброса сообщений наземным частям.

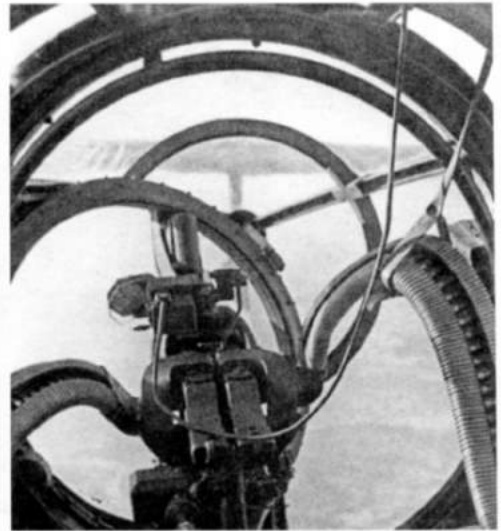
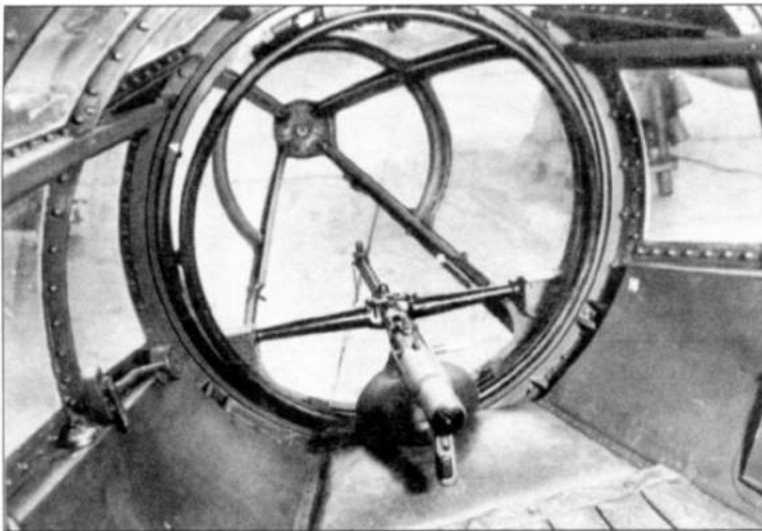
Фоторазведывательное оборудование состояло из вертикальной стационарной камеры и вспомогательной ручной камеры НК 12,5 или НК 19. В качестве стационарной камеры применялись аэрофотоаппараты Rb 20/30, Rb 50/30, Rb 2/18 или Rb 15/18. АФА смонтирован в центральной части гондолы на массивной раме непосредственно за главным лонжероном крыла. Открытие/закрытие крышки объектива и подача пленки производится при помощи электропривода — двигателя Амот 24 мощностью 80 Вт. Резкость и выдержку устанавливал вручную оператор, он же задавал частоту смены кадров. Ручная камера снимала на фотопластины

**Ручной аэрофотоаппарат НК 19. В снаря-  
женном состоянии он весил около 8 кг**

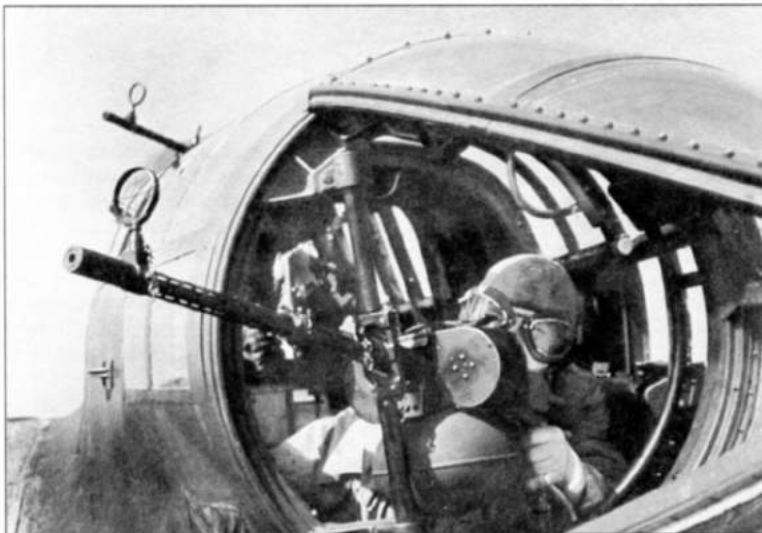


**Замена кассеты с пленкой панорамного  
фотоаппарата**





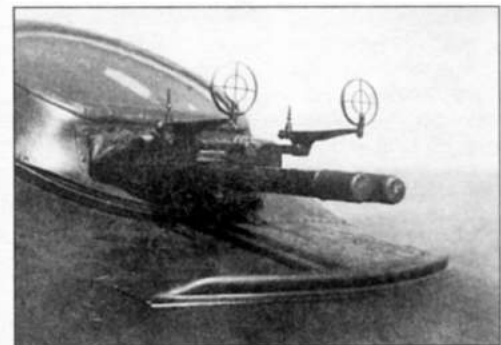
**Вверху: хвостовая стрелковая установка самолета Fw 189A-2 со спаренным пулеметом MG 81Z, вид изнутри. В отличие от MG 15, MG 81Z имел не магазинное, а ленточное питание — справа и слева видны рукава патронных лент**



**Слева и слева вверху: хвостовой конус Fw 189A мог вращаться на 360°, обеспечивая широкое поле обстрела**

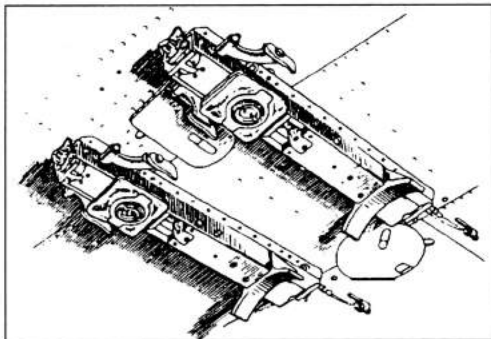
размером 7x9 или 13x18 см. Контейнер с ручной камерой крепится перед главным лонжероном крыла.

Вооружение состоит из стрелкового и бомбового. В толще центроплана по бортам центральной gondoly смонтированы по одному направленному вперед пулемету MG 17 калибром 7,92 мм. Стволы пулеметов заключены в специальные

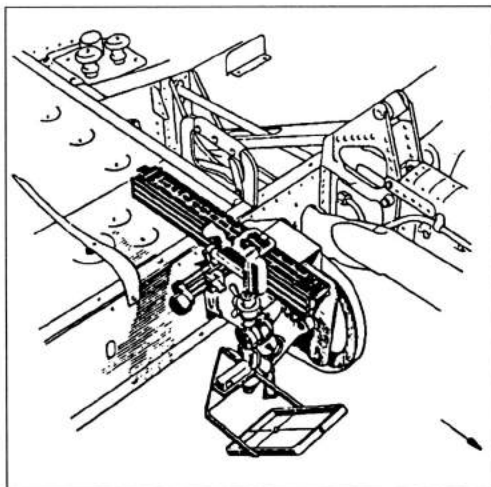


**Вверху: верхняя стрелковая установка самолета Fw 189A-2 со спаренным пулеметом MG 81Z**

**Слева: хвостовая стрелковая установка самолета Fw 189A-2 со спаренным пулеметом MG 81Z.**



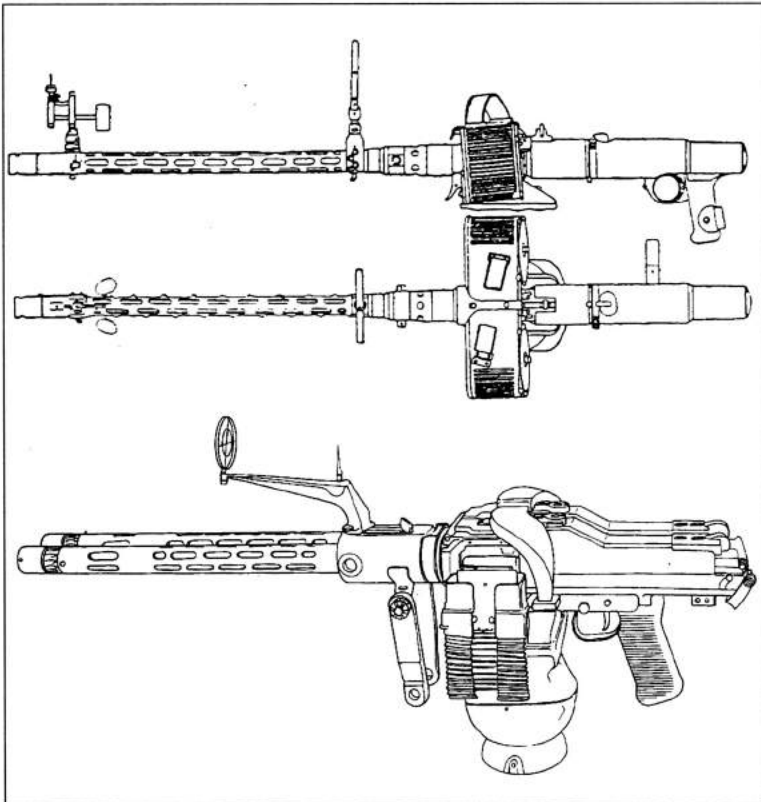
**Бомбодержатели ETC 50/VIII d**



**Бомбовый прицел GV 219d. Стрелкой указано направление полета**

трубки, снижающие загрязнение оружия. Боекомплект — по 500 патронов на ствол. Механизм перезарядки — электропневматический. Огонь из неподвижных пулеметов ведет летчик, используя кольцевой прицел.

Подвижный пулемет MG 15 на лафете LLG смонтирован на подвижной турели верхней люковой установки (т.н. B-Stand). Пять двойных дисковых магазинов к пулемету MG 15 закреплены на правом борту



кабины у сиденья наблюдателя, еще один такой же магазин находится на левом борту. Второй пулемет MG 15 HL 15/1 установлен в законцовке центральной гондолы (т.н. H-Stand), стрельба из него ведется через сдвижной люк; боекомплект — пять двойных магазинов. Начиная с варианта Fw 189A-2, пулеметы MG 15 заменены спаренными 7,92-мм пулеметами MG 81Z.

Стандартная бомбовая нагрузка — четыре 50-кг бомбы, которые подвешивались на смонтированные под центропланом бомбодержатели ETC 50/VIII d. Применялись бомбы SC 50B и SD 50, а с 1942 г. — и 70-кг бомбы SD 70. Все три типа бомб

### Характеристики стрелкового оружия, применявшегося на самолетах Fw 189

	MG 17	MG 15	MG 81Z	MG FF	MG 151/15	MG 151/20
На каких модификациях устанавливалось	A-1 A-2 A-4 F-1	A-1	A-2 F-1	A-4	A-1/R A-2/R	A-1/R A-2/R A-4
Фирма-производитель	Rheinmetall-Borsig		Mauser	Oerlikon	Mauser	
Калибр, мм	7,92	7,92	7,92	20	15	20
Масса снаряда, г	12,8	12,8	8,2	90	72	135
Начальная скорость, м/с	785	785	810	780	1040	790
Скорострельность, выстр./мин	1000	1200	3000	540	700	780
Масса оружия, кг	10,2	8,1	12,7	26,3	42,7	42,5
Длина оружия, мм	1078	1090	890	1338	1960	1710
Масса секундного залпа, кг	0,21	0,26	0,41	0,81	0,79	1,69

имели одинаковый диаметр — 200 мм. Длина SC 50B составляла 1100 мм, SD 50 — 1095 мм, а SD 70 — 1280 мм. У бомбардировщика имеется бомбардировочный прицел GV 219b, крепящийся справа к шпан-

гоуту № 1 фюзеляжной gondoly. Сброс бомб мог также осуществлять и пилот. Предусматривалась возможность подвески на бомбодержатели двух дымогенераторов S 125.

### Тактико-технические характеристики самолета Fw 189

	Fw 189A-1	Fw 189A-2	Fw 189V6
Двигатели:			
тип	Argus As 410A-1	Argus As 410A-1	Argus As 410A-1
мощность на взлете, л.с.	465	465	465
Размеры, м:			
размах крыла	18,4	18,4	18,4
длина самолета	12	12	12
высота самолета	3,1	3,1	3,1
Площадь крыла, кв. м	36,8	36,8	36,8
Вес самолета, кг:			
пустой	2850	2832	3006
взлетный		3955	4024
максимальный взлетный	4100	4175	4258
Максимальная скорость,			
км/ч / на высоте, м	335/1700	347/2400	368
Крейсерская скорость,			
км/ч / на высоте, м	290/1700	323/2400	317
Дальность полета, км	835	670	580
Продолжительность полета, ч	4	2,16	
Потолок, м	7000	7300	6800
Разбег, м	230	240	
Пробег, м	300	300	
Вооружение	два неподвижных 7,92-мм пулемета MG 17 вперед и два 7,92-мм пулемета MG 15 на подвижных установках назад четыре 50-кг бомбы	два неподвижных 7,92-мм пулемета MG 17 вперед и два 7,92-мм пулемета MG 81Z на подвижных установках назад четыре 50-кг бомбы	две неподвижные 20-мм пушки MG FF и четыре 7,92-мм пулемета MG 17 вперед два 7,92-мм пулемета MG 81Z на подвижных установках назад

### Окраска и обозначения самолетов Fw 189

Серийные Fw 189 выпускались с заводов в окраске, стандартной для большинства самолетов люфтваффе периода 1941—1944 гг. Верхние и боковые поверхности покрывались двухцветным камуфляжем из черно-зеленой (RLM 70 — Schwarzgrun) и темно-зеленой (RLM 71 — Dunkelgrun) красок. Нижние поверхности окрашивались в светло-синий цвет (RLM 65 — Hellblau). Линии разделения цветов четкие, в большинстве случаев образованные прямыми отрезками. Самолеты, предназначенные для действий в Северной Африке, окрашивались в песочный цвет (RLM 79 — Sandgelb) с зигзагоподобными полосками светло-серого цвета (RLM 76 — Heldgrau). Нижние поверхности этих машин окрашивались в стандартный светло-синий цвет.

Черно-зеленой краской (RLM 70 — Schwarzgrun) окрашивали винты и коки винтов, а также приборные доски в кабинах. Иногда для окраски приборных досок применяли и темно-серую краску (RLM

66 — Schwarzgrau). Прочие внутренние поверхности кабины, ниши и стойки шасси окрашивались в серый цвет (RLM 02 — Grau). Диски колес чаще всего окрашивали в черный цвет, а гораздо реже — в светло-серый.

Эксплуатация самолетов в различных природно-климатических условиях, в разные времена года приводила к соответствующим изменениям в камуфляже. В частности, в зимнее время самолеты покрывали легкосмываемой белой краской. Поскольку такая краска недостаточно хорошо ложилась на базовое лакокрасочное покрытие и легко отслаивалась кусками, окраска «белых» самолетов после продолжительной эксплуатации представляла собой причудливую мозаику, не предусматриваемую никакими уставами и предписаниями.

Дополнительное разнообразие в окраску «рам» вносили устранение боевых повреждений и прочие ремонты, приводившие к изменению окраски отдельных



участков планера. В полевых условиях часто проявлялась и инициатива экипажей, «украшавших» свои самолеты в соответствии с собственным вкусом путем нанесения различного рода эмблем, надписей и пр. Но и выпускаемые с заводов самолеты тоже могли существенно отличаться оттенками лакокрасочного покрытия — не следует забывать, что выпуск Fw 189 осуществляли три отдаленных друг от друга предприятия, не располагавших совершенно одинаковыми лаками.

Посредине длины хвостовых балок с их внешней стороны наносились знаки государственной принадлежности — черные кресты с белой окантовкой. На киях, также с внешней стороны, примерно посредине высоты наносились черные свастики с белой окантовкой. На верхней плоскости крыла знаки государственной принадлежности наносились на уровне начала внешних секций элеронов. Снизу крыла кресты, гораздо большего размера, чем сверху, наносились примерно посредине отъемных частей крыла. На нижней поверхности крыла часто наносились кодовые знаки в виде двух, а иногда — и одной, букв, как правило, черного цвета.

В дополнение к знакам государственной принадлежности большинство Fw 189 получили и другие опознавательные знаки. Прежде всего, это цветные элементы — знаки быстрой идентификации, наносившиеся в зависимости от принадлежности самолета к определенному театру военных действий: законцовки крыльев и полосы вокруг хвостовых балок. На Восточном фронте эти элементы окрашивались в желтый цвет, а на Средиземноморском ТВД — в белый. При этом единых правил, определяющих ширину цветных элементов и расположение полос на балках, не существовало.

На хвостовых балках наносились индивидуальные коды самолетов. Как правило, они состояли из четырех знаков, образующих вместе с знаками государственной принадлежности комбинацию вида «AB+CD», где первые две буквы определяли принадлежность к той или иной группе, третья — к отряду, а четвертая — была индивидуальной для каждого самолета в отряде. Допускалась замена одной из букв в коде группы цифрой. Эмблемы отрядов, как правило, наносились на внешних сторонах мотогондол, реже — на кабине.

Самолеты Fw 189, поставляемые союзникам Германии, сохраняли окраску люфтваффе, но получали опознавательные знаки соответствующего государства (впрочем, и это не было обязательным — часть венгерских и румынских «рам» летали с германскими крестами). В венгерских ВВС опознавательным знаком был бе-



**Fw 189A-1 на аэродроме**

лый крест, вписанный в черный квадрат. Такие знаки наносились на тех же позициях, что и германские знаки государственной принадлежности (верх и низ крыла, внешние поверхности хвостовых балок). На верхушки килей с внешней стороны наносились горизонтальные полосы цвета венгерского государственного флага — красная, белая и зеленая (сверху вниз). Бортовые коды венгерских самолетов были подобными германским и, как правило, имели такой вид: «F.0+XX», где буква «F» обозначала самолет-разведчик, а следующие три цифры — индивидуальный номер самолета (известны номера от «F.0+51» до «F.0+69»). Многие венгерские самолеты несли личные имена: «F.0+53» — «Margit», «F.0+55» — «Hableanyka», «F.0+57» — «Ica», «F.0+59» — «Poszke». На боковые поверхности мотогондол наносилась эмблема 3/1 эскадрильи — белый силуэт крылатого коня — Пегаса.

Словацкие «рамы» имели знаки государственной принадлежности в виде синего креста с белой окантовкой и красным кругом в центре. Они наносились снизу и сверху крыла, а также на внешние поверхности килей. «Циклопы» ВВС Болгарии получили опознавательные знаки в виде «андреевских» диагональных крестов черного цвета на фоне белых квадратов. Они наносились на верхние и нижние поверхности крыла и внешние поверхности хвостовых балок — на киях какие-либо знаки отсутствовали. Простые бортовые номера из одной или двух цифр наносились на балках в сторону хвоста от опознавательного знака. На внешних сторонах мотогондол болгарские Fw 189 имели эмблему — «око». Венгерские, словацкие и болгарские Fw 189 несли элементы быстрой идентификации для Восточного фронта — желтые законцовки крыльев и полосы вокруг хвостовых балок. Но на венгерских самолетах полосы на балках находились ближе к хвостовому оперению, а на словацких — посредине длины балок (там, где на немецких и венгерских машинах были кресты). Румынские «рамы», применявшиеся для подготовки экипажей штурмовиков Hs 129, сохраняли опознавательные знаки

люфтваффе. Те же машины, что были захвачены у немцев при переходе Румынии на сторону антигитлеровской коалиции, сохранили германский камуфляж, но получили новые румынские опознавательные знаки — красно-желто-синие кокарды на внешних сторонах хвостовых балок и на крыле. Желтые полосы быстрой идентификации были перекрашены в белый цвет, белыми стали и рули направления.

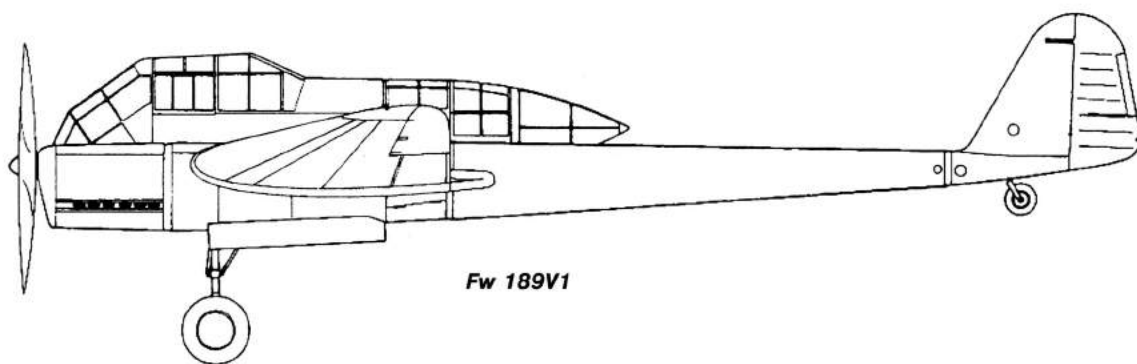
Несколько отличались от общего стандарта окраски самолеты ранних выпусков. В частности, первый прототип Fw 189V1 имел боковые поверхности хвостовых балок, окрашенные в темно-зеленый цвет (окраска верхних и нижних поверхностей соответствовала стандарту). На верхних и нижних поверхностях отъемных частей крыла и на внешних сторонах хвостовых балок была нанесена гражданская регистрация D-OPVN. На внешних сторонах килей нанесены красные горизонтальные полосы, а на их фоне — белые круги с вписанными в них черными свастиками. Подобным же образом были окрашены второй и третий прототипы, имевшие гражданскую регистрацию, соответственно, D-OVHD и D-ORVH. Четвертый прототип частично был оставлен в цвете натурального металла, а частично — окрашен

светло-серой краской (RLM 63 — Hellgrau). Он нес регистрацию D-ОСНО.

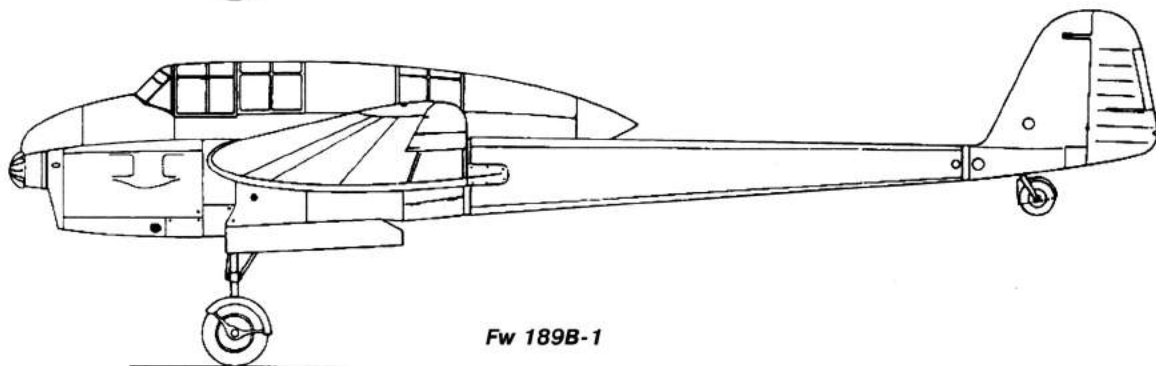
Самолеты Fw 189B-0 и B-1 полностью окрашивались в серый цвет (RLM 02 — Grau), лишь винты — в черно-зеленый (RLM 70 — Schwarzgrun). Расположение опознавательных знаков соответствовало самолетам Fw 189A, но свастики на киях не имели белой обводки.

Единственный самолет Fw 189A, непродолжительное время эксплуатировавшийся после войны в BBC Норвегии, был полностью окрашен в черно-зеленый цвет (RLM 70 — Schwarzgrun). Лопасты винтов были белыми, ветрянки автоматов перестановки винтов — красными. На верхних и нижних поверхностях крыла, а также на киях — опознавательные знаки BBC Норвегии.

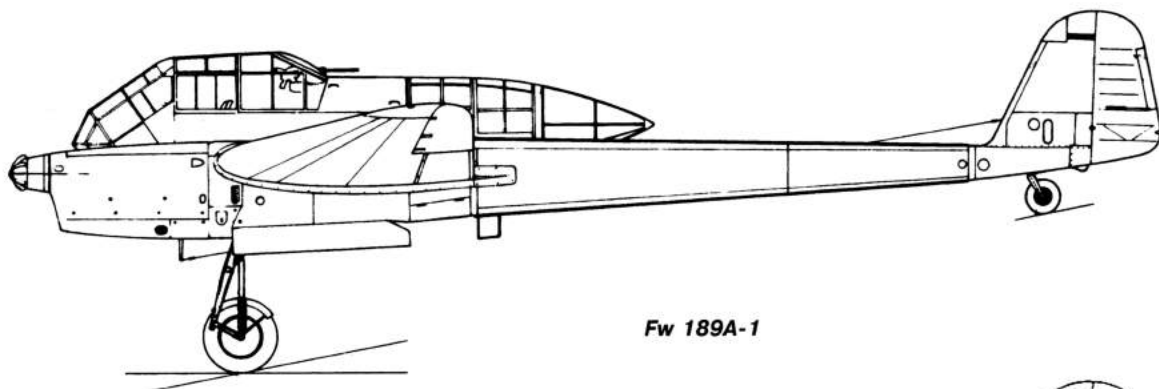
Самолет Fw 189A-1 (Wr.Nr. 0173), испытывавшийся в Англии и в сентябре 1945 г. представленный на выставке трофейных самолетов в Фарнборо, был окрашен в черно-зеленый цвет сверху и с боков и в светло-синий — снизу. Самолет нес полный комплект британских опознавательных знаков — кокарды сверху и снизу крыла и на внешних поверхностях хвостовых балок, а также «флажки» на внешних поверхностях килей.



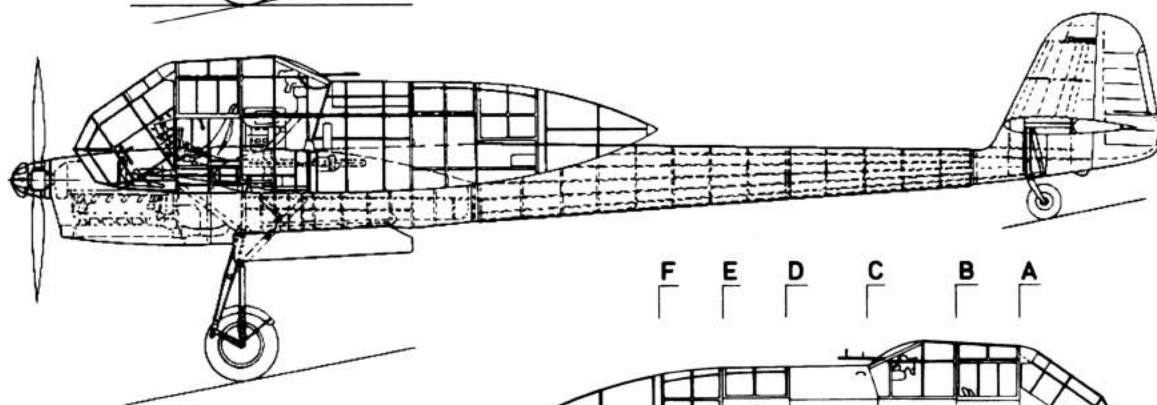
**Fw 189V1**



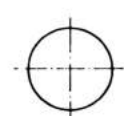
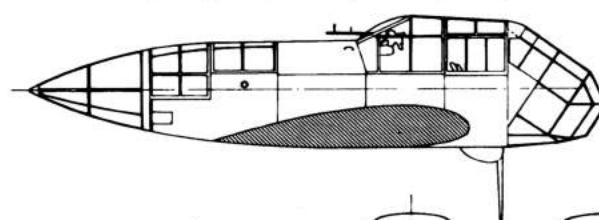
**Fw 189B-1**



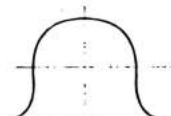
Fw 189A-1



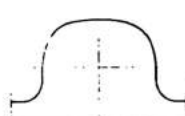
F E D C B A



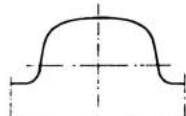
F



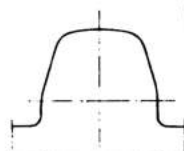
E



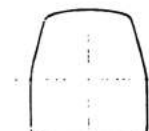
D



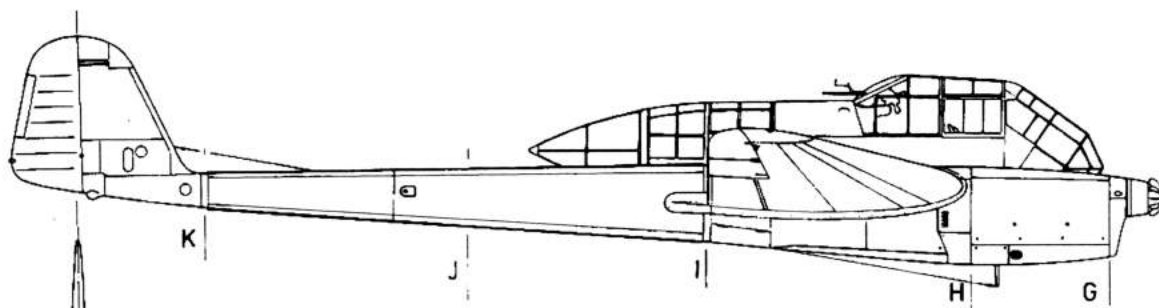
C



B



A



K

J

I

H

G

L

K



J



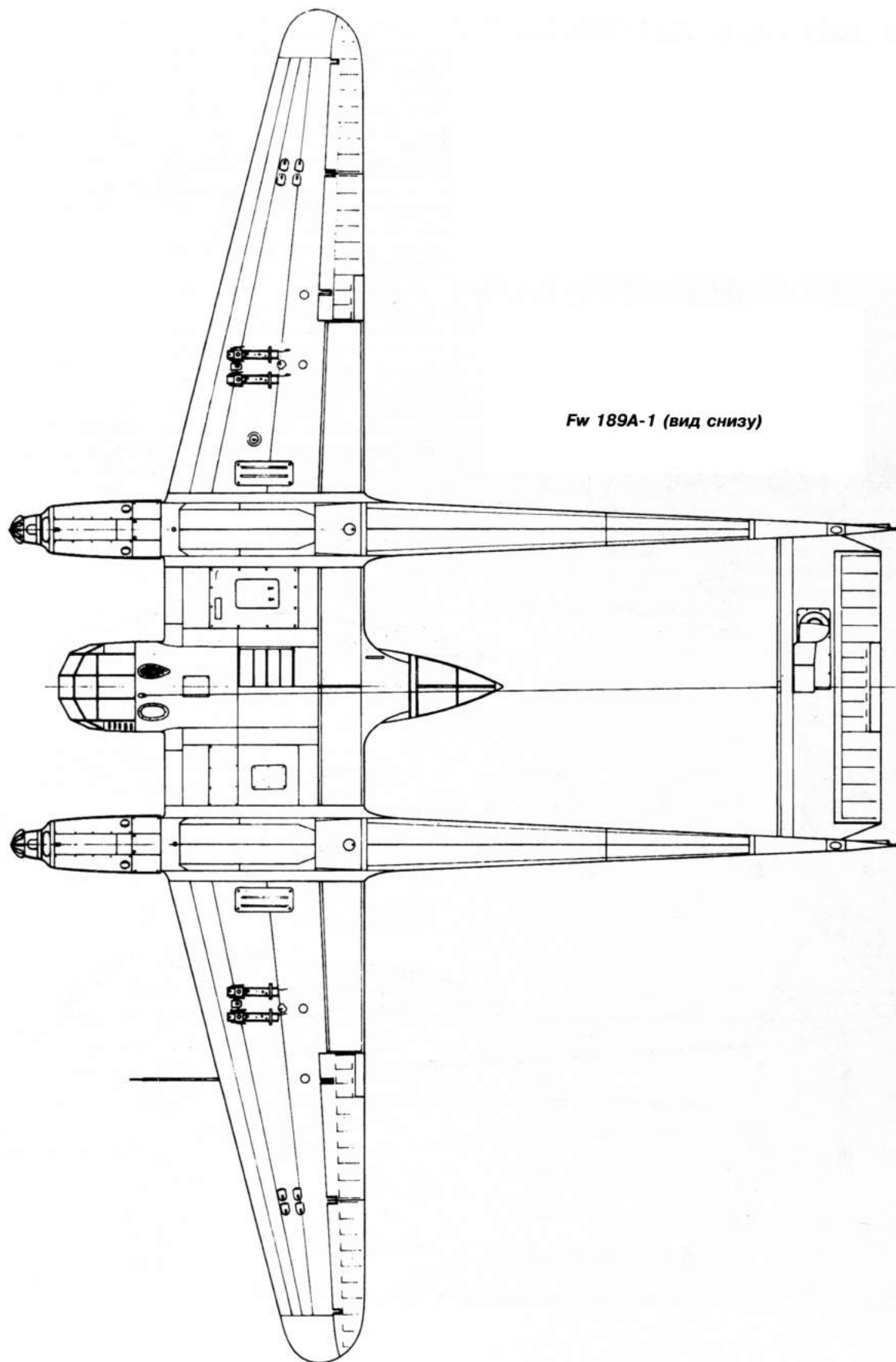
I



H

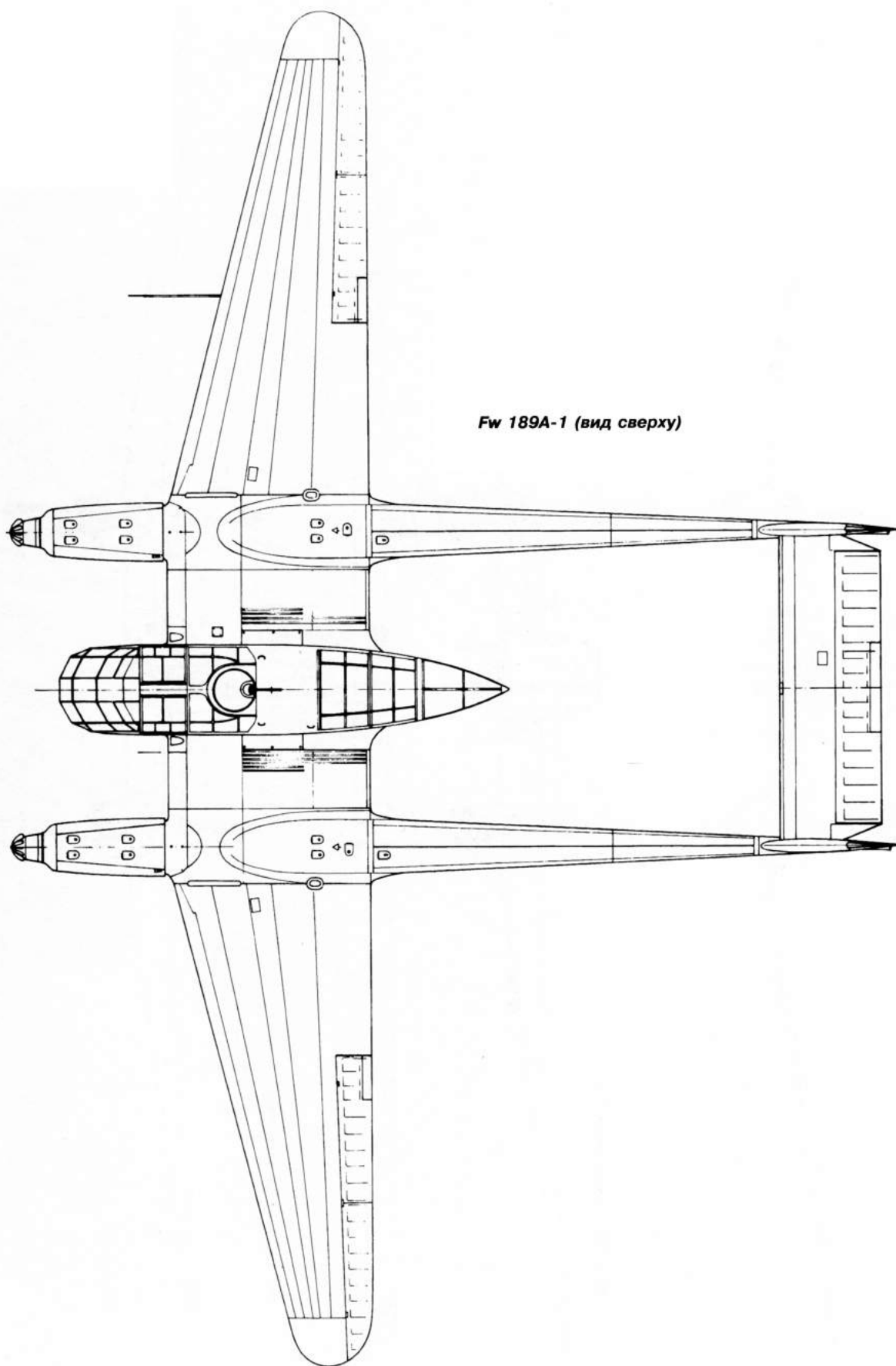


G



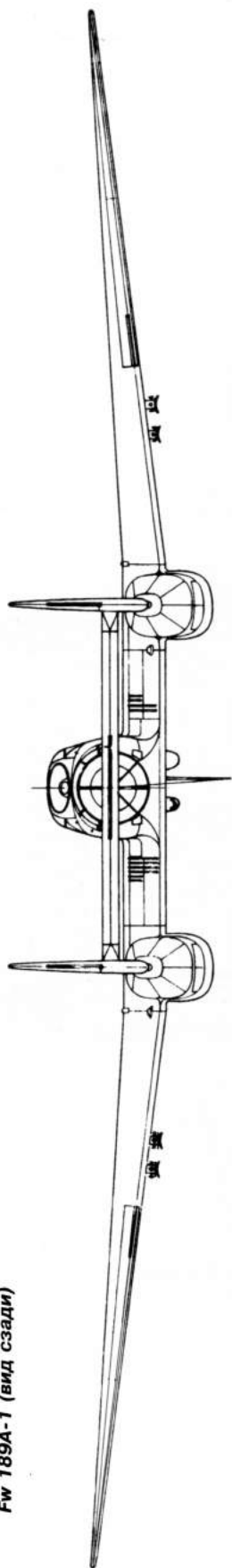
*Fw 189A-1 (вид снизу)*



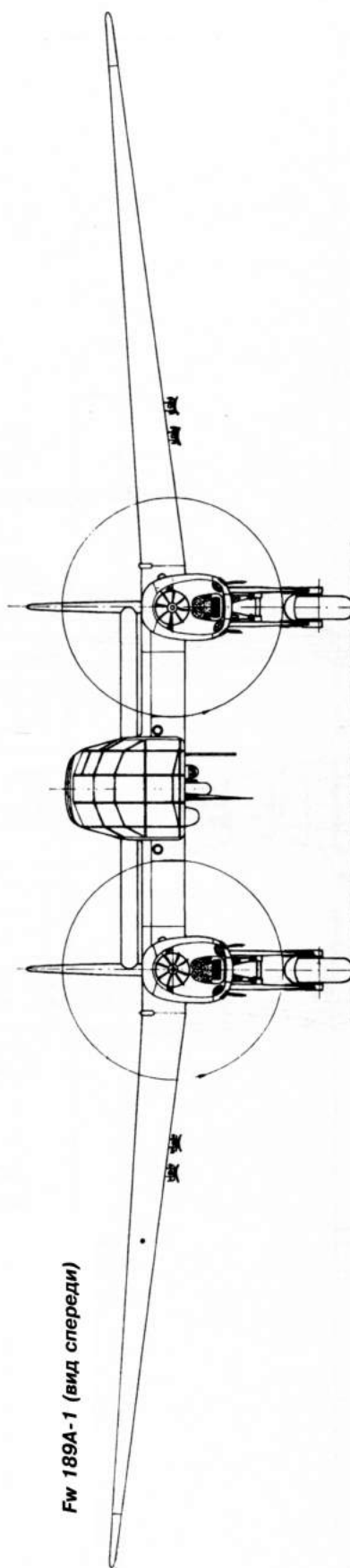


*Fw 189A-1 (вид сверху)*

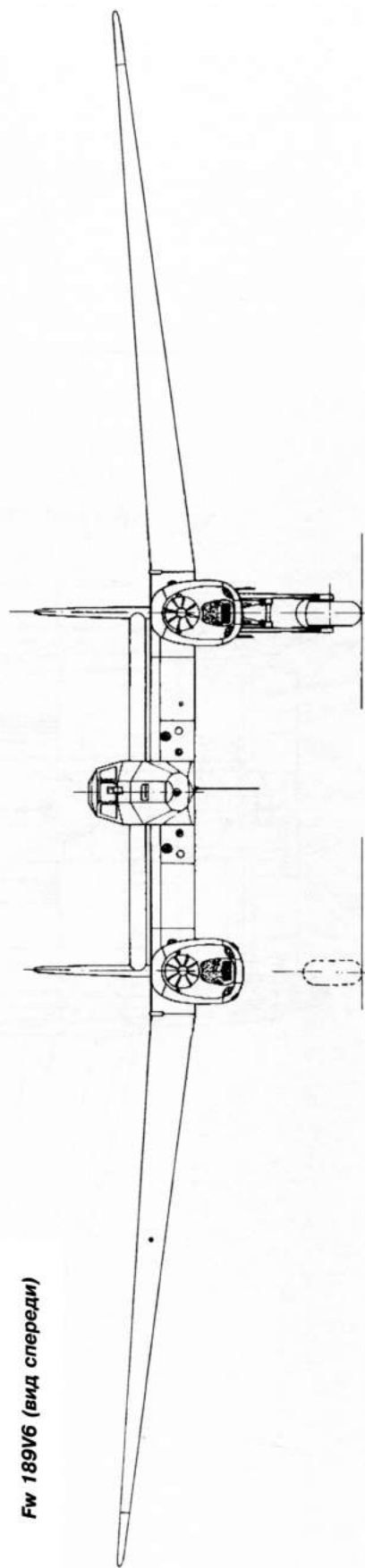
**Fw 189A-1 (вид сзади)**

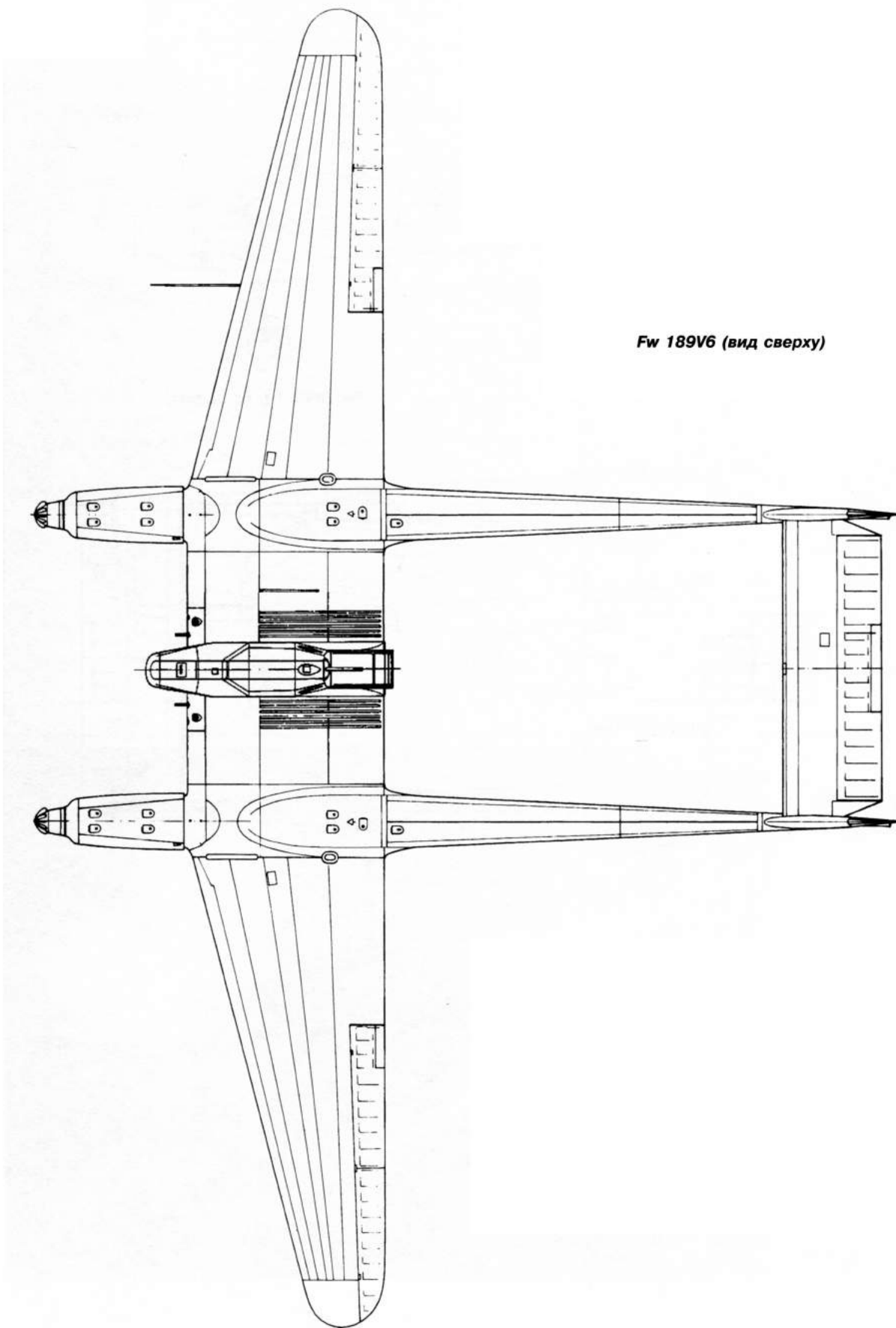


**Fw 189A-1 (вид спереди)**

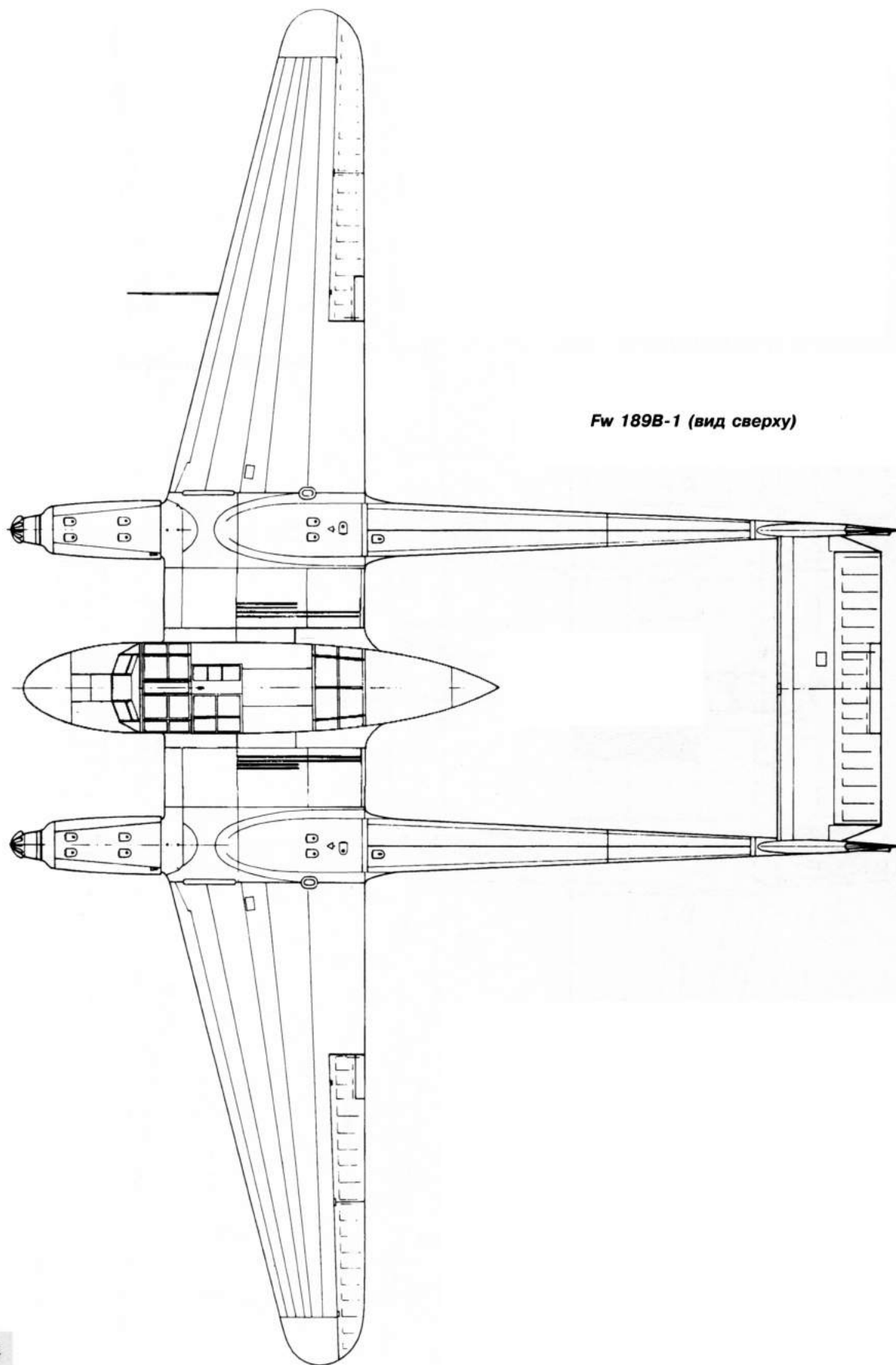


**Fw 189V6 (вид спереди)**





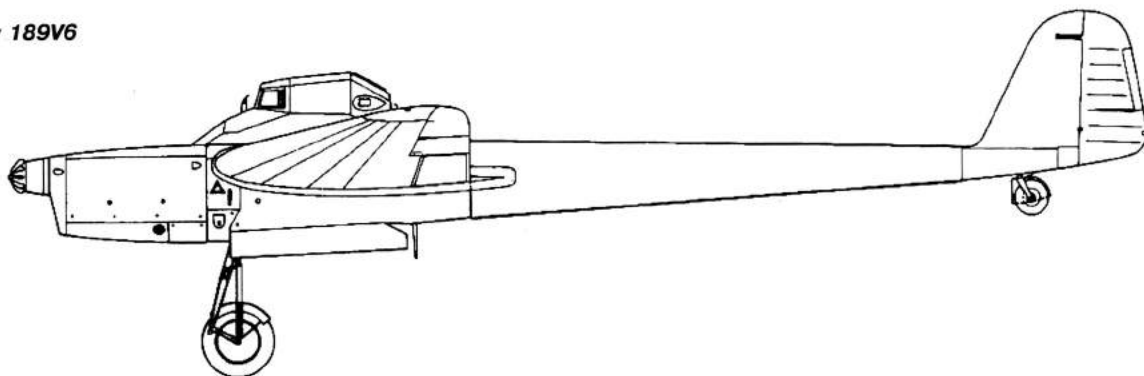
**Fw 189V6 (вид сверху)**



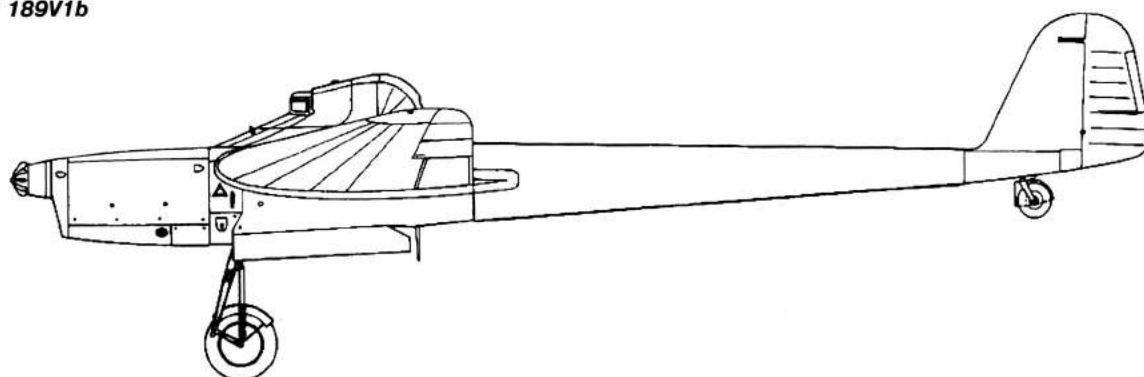
**Fw 189B-1 (вид сверху)**



**Fw 189V6**



**Fw 189V1b**



Учебно-тренировоч-  
ный самолет  
Fw 189B-1 отличался  
совершенно иной  
конструкцией гондо-  
лы по сравнению  
с разведчиками  
Fw 189A

## Приложение

### Перечень частей взаимодействия с армией (ближней разведки) люфтваффе, существовавших к началу Второй мировой войны и сформированных в 1939—1941 гг.

- Aufkl.Gr. 10** База в мирное время — Нойгаузен у Кенигсберга, Восточная Пруссия. Буквенный код — T1. Группа, в отличие от других соединений ближних разведчиков, имела собственное имя — «Танненберг» (Tannenberg).
- Stab** сформирован в ноябре 1938 г. В сентябре 1939 г. — Koluft 2-й армии, с апреля 1940 г. — Koluft 7-й армии. В операции «Барбаросса» — Koluft 18-й армии. В 1942 г. реорганизован в Stab/NAGr.4
- 1.(H)/10** сформирован в ноябре 1938 г. на базе отряда 1.(H)/AufklGr115. В кампаниях 1939 и 1940 гг. — при 1-м АК. В начале операции «Барбаросса» — при 7-м АК, затем при 53-м АК. Перевооружен на Fw 189. С 1942 г. — в NAGr.7. Уничтожен в Сталинграде. Воссоздан в апреле 1943 г. на Bf 109G как 1./NAGr.12. До конца войны находился на Балканах.
- 2.(H)/AufklGr10** сформирован в ноябре 1938 г. на базе отряда 2.(H)/AufklGr11. В кампании в Польше — при 21-м АК и 1-й КБР. В операции «Везерюбунг» — при 31-м АК. С осени 1940 г. — в Румынии. В ходе кампании на Балканах — при 18-м АК. В начале операции «Барбаросса» — при 42-м АК (центральный участок фронта). В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал в составе NAGr.10, затем NAGr.9 на юге — вплоть до Кавказа. В 1943 г. перевооружен на Bf 109G и реорганизован в 2./NAGr.12. До конца войны находился на Балканах.
- 3.(F)/AufklGr10** отряд дальней разведки
- 4.(H)/AufklGr10** сформирован в октябре 1940 г. на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr10 на Западе на самолетах Hs 126. При нападении на СССР взаимодействовал с 5-м АК. Перевооружен на Fw 189. С 1942 г. — в составе NAGr.7. Уничтожен в Сталинграде. Воссоздан в 1943 г. на Bf 109G как 1./NAGr.2. В дальнейшем действовал на южном крыле Восточного фронта в составе NAGr.6, в 1944 г. — в NAGr.1 и в начале 1945 г. — в NAGr.2.
- Aufkl.Gr. 11** База в мирное время — Гроссенхайн, Саксония.
- Stab** сформирован в октябре 1937 г. на базе штаба Aufkl.Gr.111. В сентябре 1939 г. — Koluft 4-й армии. В 1942 г. реорганизован в Stab/NAGr.6.
- 1.(H)/AufklGr11** сформирован в октябре 1937 г. на базе 1.(H)/AufklGr121, в предвоенные годы еще дважды расформировывался и воссоздавался вновь. В кампаниях в Польше и на Западе взаимодействовал с 10-й ТД. В операции «Барбаросса» — при 7-й ТД. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал на центральном участке Восточного фронта в составе NAGr.5, затем — NAGr.15. С ноября 1943 г. переименован в 11./Aufkl.Gr.11. В конце войны — в составе NAGr.8.
- 2.(F)/AufklGr11, 3.(F)/AufklGr11, 4.(F)/AufklGr11** отряды дальней разведки
- 5.(H)/AufklGr11** сформирован в октябре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr11 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 11-й ТД на южном участке Восточного фронта. Перевооружен на Fw 189. Действовал в составе NAGr.1, а с осени 1943 г. — NAGr.9. В феврале 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 1./NAGr.8. Действовал на центральном участке Восточного фронта. В конце войны — в составе NAGr.3.

## **Aufkl.Gr.12**

База в мирное время — Мюнстер, Вестфалия. Буквенный код — Н1.

### **Stab**

сформирован в ноябре 1938 г. на базе штаба Aufkl.Gr.14. В сентябре 1939 г. — Koluft 5-й армии на Западном фронте. Во время кампании на Западе в 1940 г. и в операции «Барбаросса» — Koluft 16-й армии. Расформирован в феврале 1942 г.

### **1.(H)/AufklGr12**

сформирован в ноябре 1938 г. на базе отряда 1.(H)/AufklGr14. В польской кампании — при 20-м АК. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». На рубеже 1940/1941 гг. принимал участие в патрулировании над Ла-Маншем. В операции «Барбаросса» — при 22-м АК на северном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал в составе NAGr.15 на центральном участке фронта. В конце войны — в Прибалтике в составе NAGr.4.

### **2.(H)/AufklGr12**

сформирован в ноябре 1938 г. на базе отряда 2.(H)/AufklGr14. В сентябре 1939 — июне 1940 гг. — на Западном фронте при 6-й армии. Во время «битвы за Англию» — в составе 5-го авиационного корпуса. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 6-м АК на центральном участке фронта. В 1942 г. действовал в составе NAGr.5. В конце 1943 г. перевооружен с Hs 126 на Bf 109G (на Fw 189 не летал), переименован в 1./NAGr.4. До конца войны действовал в составе NAGr.4 на центральном участке фронта и в Прибалтике.

### **3.(H)/AufklGr12**

сформирован в ноябре 1938 г. на базе отряда 3.(H)/AufklGr14. В польской кампании — при 11-м АК, в кампании на Западе — при 9-й ТД и 1-й КД. С конца 1940 г. дислоцировался в Румынии. В кампании 1941 г. на Балканах — при 9-й ТД. В операции «Барбаросса» — при 12-й ТД на центральном участке фронта. Частично уничтожен в Сталинграде. Воссоздан в 1943 г. как 1./NAGr.16 на двухмоторных самолетах Bf 110. В августе 1943 г. реорганизован в истребительный отряд 2./ZG76 и выведен в состав сил ПВО рейха.

### **4.(H)/AufklGr12**

сформирован в 1939 г. В сентябре 1939 — мае 1940 гг. — на Западном фронте при 7-й армии. В конце октября 1939 г. перевооружен с He 45 и He 46 на Hs 126. В кампании на Западе — при 12-м АК (наряду с Hs 126 использовал три двухмоторных разведчика Do 17M). В операции «Барбаросса» — при 39-м АК на центральном участке фронта. В августе 1941 г. перевооружен на Bf 109 и Bf 110. В 1942 г. переброшен в Северную Африку для усиления 2.(H)/AufklGr14. С 1943 г. до конца войны как 2./NAGr.11 — в Италии, летал на Bf 109G.

### **5.(H)/AufklGr12**

сформирован в ноябре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr12 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 13-м АК на центральном участке фронта. Частично уничтожен в Сталинграде. Воссоздан в 1943 г. как 2./NAGr.2. До конца войны действовал на южном участке Восточного фронта.

### **6.(H)/AufklGr12**

сформирован в ноябре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 2.(H)/AufklGr12 на самолетах Hs 126. Передислоцирован на территорию Румынии. В операции «Барбаросса» — при 11-м АК на южном участке фронта. Расформирован в начале 1942 г.

### **7.(H)/AufklGr12**

сформирован в декабре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 4.(H)/AufklGr12 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 43-м АК на центральном участке фронта. В 1943 г. обращен на формирование частей истребительной эскадры ZG 76.

## **Aufkl.Gr.13**

База в мирное время — Геппинген. Буквенный код — 4Е.

### **Stab**

сформирован в октябре 1937 г. на базе штаба Aufkl.Gr.113. В сентябре 1939—1940 гг. — Koluft 1-й армии на Западном фронте. В операции «Барбаросса» — Koluft 9-й армии. Расформирован в феврале 1942 г.

- 1.(H)/AufklGr13** сформирован в октябре 1937 г. на базе 1.(H)/AufklGr113. В сентябре 1939 — июне 1940 гг. — на Западном фронте при 30-м и 37-м АК (кроме Hs 126 эксплуатировал также Do 17M и Bf 109). Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 20-й ТД на центральном участке фронта. В 1942 г. — в составе NAGr.11, с лета 1943 г. — в NAGr.8 на центральном участке фронта. В феврале 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 2./NAGr.8. До конца войны действовал на центральном участке Восточного фронта.
- 2.(H)/AufklGr13** сформирован в октябре 1937 г. на базе 2.(H)/AufklGr113. В польской кампании и кампании на Западе — при 7-м АК (в последней наряду с Hs 126 летал на двухмоторных разведчиках Do 17M). Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 2-м АК на северном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал на центральном участке Восточного фронта в составе NAGr.15, а с осени 1943 г. — в NAGr.10. В конце войны — в составе NAGr.12.
- 3.(H)/AufklGr13** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 3.(H)/AufklGr15. В сентябре 1939 — июне 1940 гг. — на Западном фронте при 5-м АК. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». Во второй половине 1940 г. имел смешанный состав — 6 Hs 126 и 6 Bf 109. В конце 1940 г. передислоцирован в Румынию. В балканской кампании 1941 г. взаимодействовал с 49-м, 51-м и 52-м АК. В операции «Барбаросса» — при 54-м АК на южном участке фронта. В 1942 г. — в составе NAGr.8. Уничтожен в Сталинграде, в дальнейшем не воссоздавался.
- 4.(H)/AufklGr13** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 4.(H)/AufklGr15. В польской кампании и кампании на Западе — при 4-й ТД. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». Во второй половине 1940 г. имел смешанный состав — 6 Hs 126 и 6 Bf 109. В конце 1940 г. передислоцирован в Румынию. В балканской кампании 1941 г. взаимодействовал с 41-м АК. В операции «Барбаросса» — при 14-й ТД на южном участке фронта. В мае 1942 г. выведен с Восточного фронта и перевооружен на Fw 190. В 1943-1945 гг. вел разведку над Англией и Западной Европой.
- 5.(H)/AufklGr13** сформирован в январе 1939 г. на самолетах He 45 и He 46. В польской кампании и кампании на Западе — при 13-м АК. В конце 1939 г. перевооружен на Hs 126. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». Участвовал в балканской кампании. В операции «Барбаросса» — при 30-м АК. Расформирован в марте 1942 г.
- 6.(H)/AufklGr13** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr13 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 18-й ТД на центральном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189, после чего действовал в составе NAGr.4 на южном участке фронта. Уничтожен в Сталинграде. В марте 1943 г. воссоздан как 1./NAGr.4 на Bf 109. Впоследствии действовал в составе NAGr.15, а с апреля 1944 г. — в NAGr.10 на центральном участке Восточного фронта. В конце войны — в Прибалтике.
- 7.(H)/AufklGr13** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 2.(H)/AufklGr13 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 57-м МК на центральном участке фронта. В 1942 г. — в составе NAGr.6 на южном участке Восточного фронта. Частично уничтожен в Сталинграде. Воссоздан в 1943 г. как 3./NAGr.12 на Bf 110. В августе 1943 г. выведен в состав сил обороны рейха и реорганизован в истребительный отряд 2./ZG 76.

#### **Aufkl.Gr.14**

База в мирное время — Бад-Феслау под Веной. Буквенный код — 5F.



- Stab** сформирован в октябре 1937 г. на базе штаба Aufkl.Gr.114. В польской кампании — Koluft 14-й армии, в кампании на Западе 1940 г. и балканской кампании 1941 г. — Koluft 12-й армии. Расформирован 1942 г.
- 1.(H)/AufklGr14** сформирован в октябре 1937 г. на базе 1.(H)/AufklGr114. В польской кампании, кампаниях на Западе и на Балканах, а также в операции «Барбаросса» — при 2-й ТД. Расформирован в конце 1941 г.
- 2.(H)/AufklGr14** сформирован в октябре 1937 г. на базе 2.(H)/AufklGr114. В кампаниях в Польше и на Западе — при 18-м горном корпусе. В 1941—1942 гг. — в Северной Африке при Германском Африканском корпусе. Постепенно перевооружен с Hs 126 на Bf 109 и Bf 110. После эвакуации из Африки до конца войны действовал в Италии. В ноябре 1943 г. переименован в 1./NAGr.11.
- 3.(H)/AufklGr14** сформирован в октябре 1937 г. на базе 3.(H)/AufklGr114. В польской кампании — при 17-м АК, в кампании на Западе — при 7-й ТД. В операции «Барбаросса» — при 10-й ТД. Перевооружен на Fw 189. В 1942—1944 гг. действовал в составе NAGr.3, затем NAGr.5 и вновь NAGr.3 на центральном участке Восточного фронта. В конце войны — в составе NAGr.1.
- 4.(F)/AufklGr14** отряд дальней разведки
- 5.(H)/AufklGr14** сформирован в августе 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 3.(H)/AufklGr14 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 16-й ТД. В ноябре 1941 г. выведен в тыл, в январе 1942 г. расформирован.
- Aufkl.Gr.21** База в мирное время — Старгард, Померания. Буквенный код — P2.
- Stab** сформирован в ноябре 1938 г. на базе штаба Aufkl.Gr.12. В сентябре 1939 г. — Koluft группы армий «В». В 1942 г. реорганизован в Stab/NAGr.4.
- 1.(H)/AufklGr21** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 1.(H)/AufklGr12. В польской кампании и кампании на Западе — при 2-м АК (в последней наряду с Hs 126 летал на двухмоторных разведчиках Do 17M). Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 12-м АК на центральном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. До мая 1944 г. — на южном участке Восточного фронта в составе NAGr.9. В мае 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 1./NAGr.8. Действовал на центральном участке Восточного фронта. Вплоть до конца войны — в составе NAGr.3.
- 2.(H)/AufklGr21** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 2.(H)/AufklGr12. В польской кампании и кампании на Западе — при 3-м АК (в последней наряду с Hs 126 летал на двухмоторных разведчиках Do 17M). Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 38-м АК на северном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал в составе NAGr.13, затем в NAGr.12. В начале 1943 г. — в составе NAGr.8. В июле 1943 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 1./NAGr.5. Действовал на центральном участке Восточного фронта. Вплоть до конца войны — в составе NAGr.5.
- 3.(H)/AufklGr21** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 1.(H)/AufklGr21. В польской кампании и кампании на Западе — при 19-м АК. В балканской кампании — при 11-й ТД. В операции «Барбаросса» — при 13-й ТД на южном участке Восточного фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. Действовал в составе NAGr.2, затем в NAGr.10 на центральном участ-

ке Восточного фронта. В июле 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 1./NAGr.13. В конце войны действовал на Западном фронте.

- 4.(H)/AufklGr21** сформирован в январе 1939 г. В сентябре-ноябре 1939 г. на самолетах He 45 и He 46 действовал на Западном фронте, осуществляя разведку над Лотарингией. В конце 1939 г. перевооружен на Hs 126. В кампании на Западе — при 24-м АК. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 26-м АК на северном участке фронта. Расформирован в 1942 г.
- 5.(H)/AufklGr21** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr21 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 19-м МК на южном участке фронта. Расформирован в январе 1942 г.
- 6.(H)/AufklGr21** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 2.(H)/AufklGr21 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 17-м АК на центральном участке фронта. Расформирован в январе 1942 г.
- 7.(H)/AufklGr21** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 4.(H)/AufklGr21 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 1-м АК на северном участке фронта. Расформирован в феврале 1942 г.

**Aufkl.Gr.22** База в мирное время — Кассель. Буквенный код — 4N.

**Stab** сформирован в ноябре 1938 г. на базе штаба Aufkl.Gr.24. Расформирован в 1942 г.

**1.(F)/AufklGr22, 2.(F)/AufklGr22, 3.(F)/AufklGr22**  
отряды дальней разведки

**4.(H)/AufklGr22** сформирован в ноябре 1938 г. В сентябре 1939 — июне 1940 г. — на Западном фронте при 9-м АК. Во время «битвы за Англию» — в составе 4-го авиационного корпуса. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В кампании на Балканах — при 40-м МК. В операции «Барбаросса» — при 3-м МК на южном участке фронта. Расформирован в январе 1942 г.

**Aufkl.Gr.23** База в мирное время — Эшвеге. Буквенный код — 6K.

**Stab** сформирован в октябре 1937 г. на базе штаба Aufkl.Gr.123. Расформирован в сентябре 1939 г.

**1.(H)/AufklGr23** сформирован в ноябре 1938 г. В сентябре 1939 — июне 1940 гг. — на Западном фронте при 27-м АК. В балканской кампании и операции «Барбаросса» — при 9-й ТД. Летом 1942 г. выведен с Восточного фронта и перевооружен с Hs 126 на Fw 190. В дальнейшем действовал на Западе, осуществляя, в частности, разведывательные полеты над Англией. В конце войны — в составе NAGr.13.

**2.(H)/AufklGr23** сформирован в ноябре 1938 г. В польской кампании, кампании на Западе и операции «Барбаросса» — при 1-й ТД. В 1942—1944 гг. действовал на Восточном фронте в составе NAGr.2, затем NAGr.3 и NAGr.5. В феврале 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 3./NAGr.14. До конца войны действовал на южном участке Восточного фронта в составе NAGr.14.

**3.(H)/AufklGr23** сформирован в конце 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr23 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 6-й ТД на северном участке фронта. В августе 1941 г. выведен в тыл и вскоре расформирован.

**4.(H)/AufklGr23** сформирован в январе 1939 г. на самолетах He 45 и He 46. В сентябре 1939 — июне 1940 гг. — на Западном фронте при 7-й армии. В октябре 1940 г. перевооружен на Hs 126. Выделен для постановки дымзавес в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 10-м АК на северном участке фронта. В 1942—1943 гг. действовал в составе NAGr.8, затем NAGr.5 на центральном участке Восточного фронта, в 1944 г. — в составе NAGr.3 на южном участке фронта. В августе 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 2./NAGr.5. До конца войны — в составе NAGr.5 на северном участке Восточного фронта.

**5.(H)/AufklGr23** сформирован в конце 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 2.(H)/AufklGr23 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 47-м МК на южном участке фронта. Расформирован осенью 1941 г.

**Aufkl.Gr.31** База в мирное время — Бриг, Померания. Буквенный код — 5D.

**Stab** сформирован в ноябре 1938 г. базе штаба Aufkl.Gr.13. В сентябре 1939—1940 гг. — Koluft 7-й армии на Западном фронте. В операции «Барбаросса» — Koluft 17-й армии на южном участке фронта. Расформирован в 1942 г.

**1.(H)/AufklGr31** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 1.(H)/AufklGr13. В польской кампании, кампании на Западе и операции «Барбаросса» — при 8-м АК. Перевооружен на Fw 189. В 1942—1943 гг. — в составе NAGr.11 на северном участке Восточного фронта. С декабря 1943 г. — в составе NAGr.8, в конце войны — в NAGr.2. Вплоть до конца войны воевал на Fw 189.

**2.(H)/AufklGr31** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 2.(H)/AufklGr13. В польской кампании и кампании на Западе — при 5-м АК. Во время «битвы за Англию» — в составе 4-го авиационного корпуса. В кампании на Балканах — при 14-м МК и 5-й ТД. На Восточном фронте — после перевооружения на Fw 189 с 1942 г. в составе NAGr.10, затем в NAGr.1 на центральном участке фронта. С августа 1943 г. — в NAGr.6 на южном участке Восточного фронта. В феврале 1944 г. выведен с фронта, перевооружен на Bf 109G и переименован в 3./NAGr.4. Дальнейшая судьба неизвестна.

**3.(F)/AufklGr31** отряд дальней разведки

**4.(H)/AufklGr31** сформирован в январе 1939 г. В польской кампании и кампании на Западе — при 15-м МК. Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса, во вновь сформированной группе Aufkl.Gr.(H)30. В операции «Барбаросса» — при 41-м МК на северном участке фронта. Перевооружен на Fw 189. В 1942-1943 гг. — в составе NAGr.8 на южном и в NAGr.3 на центральном участке Восточного фронта. В 1944 г. перевооружен на Bf 109G. До конца войны — в составе NAGr.8.

**5.(H)/AufklGr31** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr31 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 24-м АК на южном участке фронта. Расформирован в 1942 г.

**6.(H)/AufklGr31** сформирован в 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 4.(H)/AufklGr31 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 46-м МК на центральном участке фронта. Расформирован в январе 1942 г.

**Aufkl.Gr.32** Буквенный код — V7.

**Stab** сформирован в июле 1941 г. В 1942 г. реорганизован в Stab/NAGr.15.

- 1.(H)/AufklGr32** сформирован в мае 1940 г. в Германии на самолетах Hs 126. Принял участие в завершающей фазе кампании на Западе в июне 1940 г. В 1941 г. передислоцирован в Норвегию. В операции «Барбаросса» — при 20-й армии, затем при армии «Лапланд». С 1942 г. постепенно перевооружен на Fw 189. Во второй половине 1944 г. начал получать Bf 109G, но вплоть до завершения войны полностью перевооружен не был, сохраняя в своем составе и несколько Fw 189. До конца войны находился в Норвегии.
  - 2.(H)/AufklGr32** сформирован в мае 1940 г. в Германии на самолетах Hs 126. Принял участие в завершающей фазе кампании на Западе в июне 1940 г. при 24-м АК. В кампании на Балканах в 1941 г. — при 14-й ТД, в операции «Барбаросса» — при 19-й ТД на центральном участке фронта. В 1942 г. после перевооружения на Fw 189 — в составе NAGr.14 на южном участке фронта. Уничтожен в Сталинграде, неизвестно, был ли восстановлен.
  - 3.(H)/AufklGr32** сформирован в мае 1940 г. в Германии на самолетах Hs 126. Принял участие в завершающей фазе кампании на Западе в июне 1940 г. при 12-м и 30-м АК. В операции «Барбаросса» — при 51-м АК на южном участке фронта. Расформирован весной 1942 г.
  - 4.(H)/AufklGr32** сформирован в мае 1940 г. в Германии на самолетах Hs 126. Принял участие в завершающей фазе кампании на Западе в июне 1940 г. Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса. Выделен для постановки дымзавес и обеспечения поисково-спасательных операций в готовящейся операции «Зеелеве». В кампании на Балканах в 1941 г. — при 50-м АК, в операции «Барбаросса» — при 52-м АК на южном участке фронта. Расформирован в марте 1942 г.
  - 5.(H)/AufklGr32** сформирован в мае 1940 г. в Германии на самолетах Hs 126. Принял участие в завершающей фазе кампании на Западе в июне 1940 г. Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса, в группе Aufkl.Gr.30. Выделен для постановки дымзавес и обеспечения поисково-спасательных операций в готовящейся операции «Зеелеве». В операции «Барбаросса» — при 48-м МК на южном участке фронта. В 1942 г. — на центральном участке фронта в составе NAGr.10, затем в NAGr.6. С августа 1943 г. — на южном участке фронта. В октябре 1943 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 1./NAGr.14. До конца войны действовал в составе 4-го воздушного флота.
  - 6.(H)/AufklGr32** сформирован в конце 1940 г. на Западе на базе 2.(H)/AufklGr32 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 17-й ТД на южном участке фронта. В 1942 г. — в составе NAGr.15 на центральном участке фронта, в конце года — в NAGr.5 на южном участке фронта. Уничтожен в Сталинграде. Не воссоздавался.
  - 7.(H)/AufklGr32** сформирован в марте 1940 г. в Генерал-губернаторстве (Польша) как отряд ближней разведки Главнокомандующего на Востоке (Oberost) на самолетах He 45 и He 46. В начале 1941 г. перевооружен на Hs 126 и переименован в 7.(H)/AufklGr32. В операции «Барбаросса» — при 24-м МК на центральном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189, действовал в составе NAGr.9 на Северном Кавказе. В 1943—1944 гг. — на южном участке Восточного фронта, с августа 1943 г. в составе NAGr.6. Осенью 1944 г. отведен в Германию для перевооружения, которое, по всей вероятности, не было завершено.
  - 8.(H)/AufklGr32** сформирован в начале 1941 г. в Генерал-губернаторстве на базе части сил 7.(H)/AufklGr32 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 56-м МК на северном, а затем на центральном участке фронта. Расформирован в январе 1942 г.
- Aufkl.Gr.41** База в мирное время — Рейхенберг, Судеты. Буквенный код — C2.



- Stab** сформирован в ноябре 1938 г. на базе штаба Aufkl.Gr.52. В сентябре 1939 г. — Koluft 8-й армии. Во время кампании на Западе в 1940 г. и в кампании на Балканах в 1941 г. — Koluft танковой группы фон Клейста. В операции «Барбаросса» — Koluft 1-й танковой группы. Расформирован в феврале 1942 г.
- 1.(H)/AufklGr41** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 1.(H)/AufklGr52. В польской кампании и кампании на Западе — при 4-м АК. Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса. В операции «Барбаросса» — при 4-м АК на южном участке фронта. Перевооружен на Fw 189. В 1942 г. — в составе NAGr.2 на центральном участке Восточного фронта, в 1943 г. — в составе NAGr.12, а затем NAGr.1 на южном участке фронта. В конце 1943 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 2./NAGr.14. До конца войны действовал на южном участке Восточного фронта в составе NAGr.14.
- 2.(H)/AufklGr41** сформирован в ноябре 1938 г. на базе 1.(H)/AufklGr52. В польской кампании и кампании на Западе — при 16-м МК. Во время «битвы за Англию» — в составе 2-го авиационного корпуса. В операции «Барбаросса» — при 9-м АК на центральном участке фронта. Перевооружен на Fw 189. В 1942 г. действовал в составе NAGr.4 на южном участке фронта, уничтожен в Сталинграде. В марте 1943 г. воссоздан как 2./NAGr.4 на Bf 109G. Действовал на центральном участке Восточного фронта, а в начале 1945 г. — в Прибалтике.
- 3.(H)/AufklGr41** сформирован в ноябре 1938 г. В польской кампании — при 14-м МК. В кампаниях на Западе, на Балканах и операции «Барбаросса» — при 8-й ТД. В 1942 г. — в составе NAGr.13, затем NAGr.12 на южном участке Восточного фронта. Уничтожен в Сталинграде, в дальнейшем не воссоздавался.
- 4.(H)/AufklGr41** сформирован в декабре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 2.(H)/AufklGr41 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 44-м АК на южном участке фронта. Расформирован в мае 1942 г.
- 5.(H)/AufklGr41** сформирован в декабре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 1.(H)/AufklGr41 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 20-м АК на центральном участке фронта. Перевооружен на Fw 189. В 1942—1943 гг. — в составе NAGr.14 и NAGr.1 на центральном участке Восточного фронта. В 1944 г. перевооружен на Bf 109G и переименован в 2./NAGr.3. До конца войны — в составе NAGr.8.
- 6.(H)/AufklGr41** сформирован в декабре 1940 г. на Западе на базе части сил отряда 3.(H)/AufklGr41 на самолетах Hs 126. В операции «Барбаросса» — при 4-й ТД на центральном участке фронта. В 1942 г. перевооружен на Fw 189. В 1942 г. действовал в составе NAGr.12 и NAGr.7 на южном участке фронта, уничтожен в Сталинграде. В 1943 г. воссоздан как 1./NAGr.12 на Bf 109G. В 1943-1945 гг. действовал в составе NAGr.12 на Балканах.

## Группы ближней разведки люфтваффе, сформированные в 1942 г.

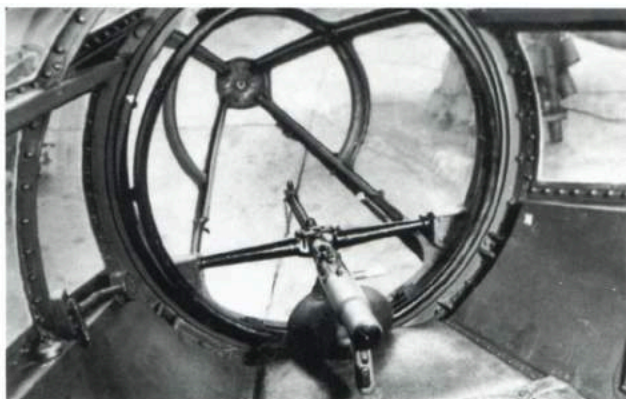
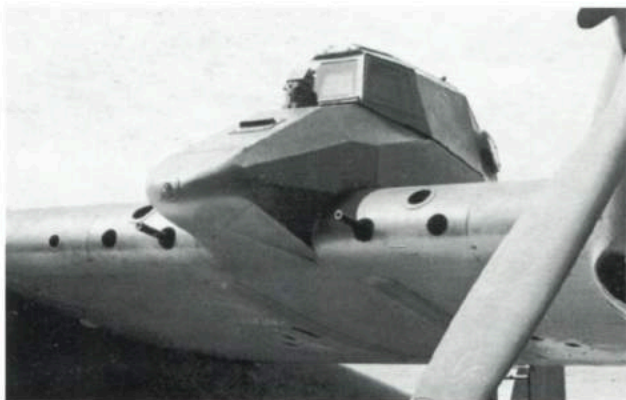
- NAGr.1** штаб сформирован в Южной России на базе Koluft 1-й танковой армии. Командир — майор Густав-Вильгельм Петтенпауль (Gustaw-Wilhelm Pettenpaul). В составе группы — отряды 5.(H)/11, 2.(H)/31 и 3.(H)/31. Буквенный код — Q1.
- NAGr.2** штаб сформирован в Центральной России на базе штаба авиагруппы AufklGr13. Командир — оберст-лейтенант (подполковник) Хейнц Хенсиус (Heinz Hensius). В составе группы — 2.(H)/13, 1.(H)/21, 3.(H)/21, 3.(H)/23 и 1.(H)/41. Буквенный код — J8.

- NAGr.3** штаб сформирован в Центральной России на базе штаба авиагруппы AufklGr14. В составе группы — 3.(H)/11, 3.(H)/14 и 4.(H)/31. Буквенный код — J2.
- NAGr.4** штаб сформирован в Южной России на базе штаба авиагруппы AufklGr10. Командир — оберст-лейтенант Гюнтер Бернер (Gunter Borner). В составе группы — 6.(H)/13 и 2.(H)/41. Буквенный код — L8.
- NAGr.5** штаб сформирован в Центральной России на базе Koluft 9-й армии. В составе группы — отряды 1.(H)/11 и 2.(H)/12. Буквенный код — U2.
- NAGr.6** штаб сформирован в Южной России на базе Koluft 4-й армии. Командир — оберст-лейтенант Рихард фон Корфф (Richard von Korff). В составе группы — отряды 7.(H)/13 и 2.(H)/33. Буквенный код — F7.
- NAGr.7** штаб сформирован в Южной России на базе Koluft 6-й армии. Командир — майор Курт Столлбергер (Kurt Stollberger). В составе группы — отряды 1.(H)/10, 4.(H)/10 и 6.(H)/41. Штаб группы расформирован в феврале 1943 г. после тяжелых потерь, понесенных под Сталинградом, и впоследствии не воссоздавался.
- NAGr.8** штаб сформирован в Центральной России на базе Koluft 11-й армии. В составе группы — отряды 3.(H)/13 и 4.(H)/23. Буквенный код — E3.
- NAGr.9** штаб сформирован в Южной России на базе Koluft 17-й армии. В составе группы — отряды 2.(H)/10, 1.(H)/21 и 7.(H)/32. Буквенный код — J3.
- NAGr.10** штаб сформирован на базе Koluft 2-й армии. Командир — оберст Вернер Штейн (Werner Stein). В составе группы — отряды 7.(H)/31 и 5.(H)/32. Буквенный код — V7.
- NAGr.11** штаб сформирован в Центральной России на базе Koluft группы армий «Север». Командир — оберст Пауль-Роберт Матусек (Paul-Robert Matussek). В составе группы — отряды 1.(H)/13 и 1.(H)/31. Буквенный код — X9.
- NAGr.12** штаб сформирован в Южной России на базе штаба авиагруппы AufklGr31. Командир — майор Ганс фон Берхем (Hans von Berchem). В составе группы — отряды 3.(H)/41 и 9.(H)/LG 2. Буквенный код — Y9.
- NAGr.13** штаб сформирован в Северной России на базе штаба авиагруппы AufklGr41. Командир — майор Георг Варнат (Georg Warnat). В составе группы — отряды 2.(H)/21 и 4.(H)/33. Буквенный код — 2U.
- NAGr.14** штаб сформирован в Южной России на базе штаба авиагруппы AufklGr21. Командир — майор Иоахим Герндт (Joachim Gerndt). В составе группы — отряды 2.(H)/32 и 5.(H)/41. Буквенный код — M9.
- NAGr.15** штаб сформирован в Центральной России на базе штаба авиагруппы AufklGr32.). В составе группы — отряды 1.(H)/12 и 6.(H)/32. Буквенный код — 2Q.
- NAGr.16** штаб сформирован в Южной России на базе штаба авиагруппы AufklGr11. Командир — майор Иоганнес Сикениус (Johannes Sickenius). В составе группы — отряды 3.(H)/11 и 5.(H)/12. Штаб группы расформирован в феврале 1943 г. после тяжелых потерь, понесенных под Сталинградом, и впоследствии не воссоздавался. Буквенный код — 5H.

## Литература и источники

- Беловол Н. Позывной — «Сокол-17» // *Авиация и время*. — 1999. — № 3.
- Борисов Ю. Самолет-разведчик Focke Wulf Fw 189 «Рама». — М.: Экспринт, 2005.
- Ворожейкин А. Заметки об огневом мастерстве. — М.: Воен. изд-во НКО, 1945.
- Еремин Б.Н. Воздушные бойцы. — М., 1987.
- Жилин В.А. Курская битва. — Олма-пресс, 2003.
- Коноплев Е. На край земли за самолетом. — К., 2000.
- Котельников В., Хазанов Д. Легендарная «Рама» — Fw 189 «Eule» // *Мир авиации*. — 1994. — № 1.
- Лавриненков В.Д. Возвращение в небо. — М.: Воениздат, 1974.
- Покрышкин А.И. Небо войны. — М.: Воениздат, 1980.
- Самолеты Германии. — М.: Воен. изд-во НКО, 1944.
- Харук А. «Летающий глаз» люфтваффе. Самолет-разведчик Fw 189 // *Авиация и время*. — 2009. — № 4.
- Belcarz B. Samolot rozpoznawczy Fw 189 Uhu. — TbiU 191. — Bellona, 2000.
- Brown E. Flying the «Eule» // *Air International*. — 1974. — № 10.
- Die FW 189 im Einsatz bei den ungarischen Luftstreitkräften // *Flugzeug Extra*. — 1989. — № 2.
- Focke Wulf 189. — HPM miniprofil c. 1.
- Kucera P., Bernard D., Androvic S. Focke-Wulf FW 189. — MBI, 1996.
- Kulikov V. Des occasions en or pour Staline, ou les avions allemands en URSS // *Avions*. — № 84.
- Lapierre P. Fw 189 sur a front de l'Est: la 3.(H)/14 de Mourmelon a Stalingrad // *Avions*. — №№ 121, 122.
- Lapierre P., Taghon P. Henschel 126 «contre» l'Angleterre // *Avions*. — № 87.
- Laureau P. Condor. The Luftwaffe in Spain 1936-1939. — Hikoki publ., 2000.
- Ledet M. 1940-1941: l'aviation Grecque au combat // *Avions*. — № 45.
- Luftwaffe Squadrons. — Spellmount, 2006.
- Luranc Z. Henschel Hs 126. — Avia-Press, 1995.
- Luranc Z. Fw 189 Eule. — Skrzydła w miniaturze 11. — Avia-Press, 1994.
- Punka G. Focke Wulf 189 in action. — Aircraft No. 142. — Squadron/signal publ., 1993.
- Wadman D., Bradley J., Ketley B. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft & Units 1933-1945. — Hikoki publ., 1997.
- Wadman D. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1933-1941. — Luftwaffe Colours.
- Wadman D. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1942-1945. — Luftwaffe Colours.





Легендарный **«Фоккевульф-189»**, более известный под фронтовым прозвищем **«Рама»**, по праву считается лучшим самолетом-разведчиком Второй Мировой: красноармейцы ненавидели ее даже больше «лаптежников» и «мессеров», а «сталинские соколы» считали чрезвычайно трудной и опасной целью – почти неуязвимой, чуть ли не «заговоренной». Вопреки расхожим мифам, «неуязвимость» **Fw 189** объясняется не мощной бронезащитой и высокой скоростью, а превосходной маневренностью и большими углами обстрела оборонительных пулеметных установок. Огромная площадь остекления кабины, обеспечивающая экипажу великолепный обзор, неприхотливость, простота управления и наземного обслуживания – в первой половине войны этот авиашедевр не имел себе равных. Вездесущие **«Рамы»** буквально висели над нашими позициями вдоль всего фронта – от Заполярья до Кавказа, – осуществляя не только разведку и корректировку огня, но при необходимости выступая в роли штурмовиков, противопартизанских самолетов и ночных истребителей, способных перехватывать даже неуловимые «рус фанер» У-2. *«Я не раз наблюдал на разных фронтах действия этих самолетов и, скажу откровенно, очень жалел, что на всем протяжении войны мы так и не завели у себя ничего подобного «Раме», – признавался маршал Конев. Лишь в 1943 году конструкторское бюро П.О. Сухого получило задание спроектировать похожий самолет-корректировщик двухбалочной схемы под шифром «РК» – будущий Су-12.*

Об истории создания, производства и боевого применения лучшего авиаразведчика Второй Мировой рассказывает эта книга, богато иллюстрированная сотнями уникальных чертежей и фотографий.