

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

18

ФОККЕ-ВУЛЬФ

Fw 189



“ЛЕТАЮЩИЙ ГЛАЗ” ВЕРМАХТА

Fw-189A-1 из 3.(H) Pz/12, район Дона, Восточный фронт, лето 1943 г.



Fw-189A-1 из I.(H)32, Северный фронт, 1942 г. Самолет покрыт нестандартными для люфтваффе пятнами темно-зеленого цвета.



Fw-189A-1 из 2.(H) 13. Самолет несет остатки зимнего камуфляжа, нижние поверхности окрашены черной краской..



Fw-189A-1 из 11.(H) 12. Самолет несет нестандартное обозначение из единственной литеры «А».



Fw-189A-1 в зимнем камуфляже.



Fw-189A-1 из I.(H) 31 в зимнем камуфляже..

Fw 189

«летающий глаз»

вермахта





Основным тактическим разведчиком (*Nahaufklärung*) люфтваффе в 30-е годы являлся двухместный грузный подкосный моноплан-парасоль Хейнкель He-46. Разведчики, разработанные во времена Веймарской республики, были достаточно медлительными, слабовооруженными самолетами, фактически они устарели уже в момент поступления в строевые подразделения. Приход к власти в Германии национал-социалистов стимулировал решительную модернизацию вооруженных сил страны в целом и разведывательной авиации в частности. В 1935 г. в качестве разведчика фирма Хеншель предложила люфтваффе свою новую конструкцию - самолет Hs-122, имевший обтекаемые аэродинамической формы и металлический каркас планера; Hs-122 оснащался двигателем BMW «Брамо» Sh-22 мощностью 580-660 л.с. Очередным шагом вперед в развитии концепции тактического разведчика стал Hs-126, оснащенный радиальным двигателем BMW «Брамо» 323 мощностью 830 л.с. Самолет Hs-126 развивал на уровне моря с полной нагрузкой скорость 335 км/ч - на 60-70 км/ч больше, чем Hs-122.

Новый разведчик был запущен в серийное производство, в 1938 г. Hs-126 опробовали в Испании, где самолет получил положительные отзывы. Однако, в 30-е годы век самолетов был коротким, к концу десятилетия подкосные монопланы с убираемым шасси считались уже анахронизмом. Очевидно, что разведчики

фирмы Хеншель могли стать легкой добычей для свободнонесущих истребителей-монопланов с убираемым шасси, иначе говоря - самолет был неспособен вести разведку над полем боя. Все оборонительное вооружение Hs-126 состояло из одного пулемета на шкворневой турели с ограниченными углами обстрела, огонь из пулемета вел летнаб. Технический департамент министерства авиации (RLM, Reichsluftfahrtministerium) в феврале 1937 г. объявило конкурс и выпустило спецификацию на скоростной разведывательный самолет с усиленным вооружением - «Ersatz Nahaufklärer». Требованиями к разведчику оговаривалась значительная дальность полета, наличие экипажа из трех человек, возможность брать бомбы общей массой 200 кг. Суммарная мощность силовой установки (число моторов не оговаривалось) - не менее 900 л.с. Технический департамент министерства авиации разослал спецификации на разведчик трем самолетостроительным фирмам: Арадо Флюгzeugwerke, Фокке-Вульф и Гамбургер Флюгzeugbau (Блом унд Фосс). К марту все три фирмы представили на рассмотрение аванпроекты. Фирма Арадо предложила легатальный аппарат классической схемы - подкосный среднеплан Ar-198 с остеклением кабины очень большой площади, прозрачным был сделан даже пол кабины. В качестве силовой установки предлагался один звездообразный двигатель BMW-Брамо 323A взлетной мощностью 900 л.с. Ar-198 отличался высокомеханизиро-

ванным крылом, на котором имелись предкрылки, щелевые закрылки и зависающие элероны. Фирма Гамбургер Флюгzeugbau разработала один из самых необычных в истории авиации самолетов: разработанный доктором Ричардом Фогтом асимметричный Ha-141 и сегодня поражает воображение знатоков авиации. Экипаж размещался в отдельной гондоле, сдвинутой по крыло вправо от продольной оси самолета, переходящая в балку с хвостовым оперением на конце мотогондола была сдвинута относительно продольной оси планера влево, горизонтальное хвостовое оперение состояло из одной правой половины стабилизатора с рулем высоты. Двигатель - 14-цилиндровая двойная звезда BMW-801 взлетной мощностью 1800 л.с. Проект более чем странного аэроплана шансов на победу в конкурсе не имел, однако проект Ha-141 поддержал только что назначенный главой технического департамента генерал Эрнст Удет, решительно настоявший на постройке прототипа. Испытания опытной машины, показали, что ее летные характеристики вполне удовлетворяют требованиям, после чего была заказана небольшая предсерийная партия самолетов Ha-141.

Руководитель расположенного в Бремене конструкторского бюро фирмы Фокке-Вульф дипломированный инженер Курт Танк остановил свой выбор на схеме самолета с двумя двигателями относительно небольшой мощности. Курт Танк также выбрал достаточно необычную



Ar 198



Ha 141

компоновочную схему: двухбалочный свободнонесущий моноплан с центральной gondolой, в которой находилась кабина экипажа. Подобное размещение экипажа обеспечивало прекрасный круговой обзор из кабины и большие углы обстрела оборонительного вооружения.

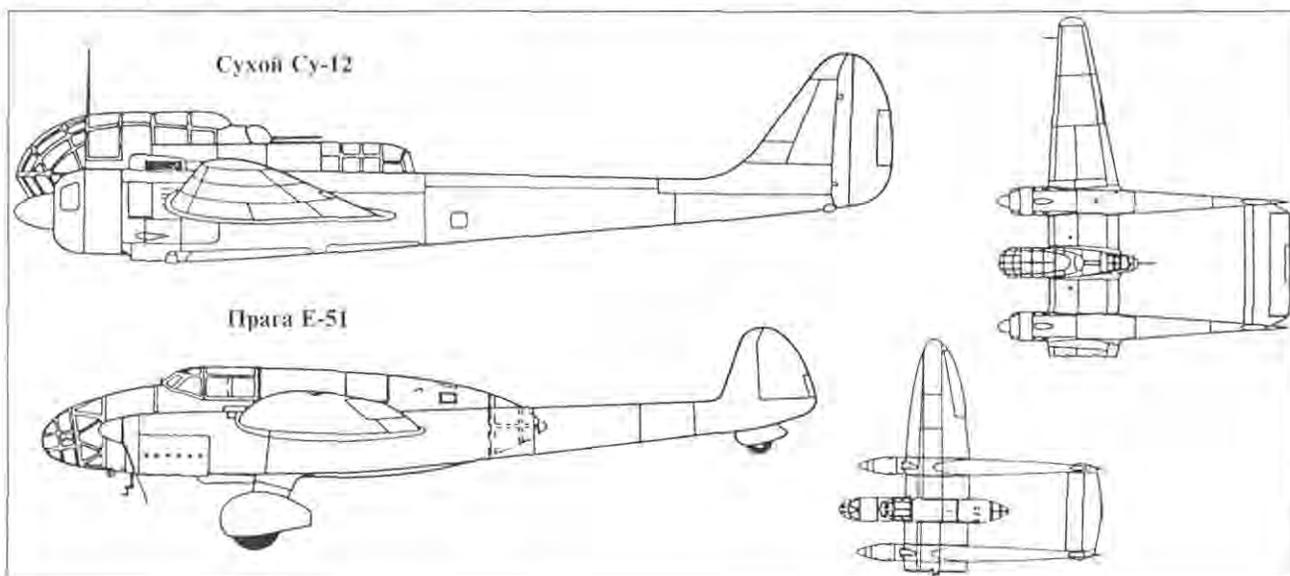
Было не правдой утверждать, что двухбалочная схема стала «поуху» Курта Танка, подобные самолеты строились еще в годы первой мировой войны. Удачный истребитель G-I двухбалочной схемы спроектировали работники на голландской фирме Фоккер, прототип самолета голландцы показали на Парижской авиационной выставке 1936 г. Пер-

вый полет на этом истребителе выполнил 16 марта 1937 г. летчик-испытатель Мареч, чех по национальности. Аналогичную схему использовали чешские инженеры с фирмы ЧКД-Прага под руководством Ярослава Шлехта в ходе проектирования разведчика Прага E-51 смешанной деревянно-металлической конструкции. Первый полет чехословацкий самолет совершил 26 мая 1938 г. Несколько позже концепция двухбалочного самолета получила признание за океаном: в США по такой схеме спроектировали один из самых удачных тяжелых истребителей второй мировой войны - Локхид P-38 «Лайтнинг».

Цельнометаллический развед-

чик Fw-189 считается одним из самых технически совершенных самолетов в своем классе. Удачным настолько, что послужил предметом для подражания со стороны противника. Примерно в начале 1943 г. конструкторское бюро П.О. Сухого получило задание спроектировать советский аналог Fw-189. Сначала проект Сухого отличался от самолета Курта Танка только двигателями вдвое большей, чем у «немца», мощности. После войны проект значительно изменили - в результате появился самолет Су-12, значительно больший, чем Fw-189, по размерам. Экипаж Су-12 состоял из четырех человек, самолет предназначался для ведения визуальной разведки и корректировки артиллерийского огня. Прототип весил в два раза больше Fw-189 и оснащался двумя звездообразными двигателями воздушного охлаждения АШ-82М (в процессе испытаний моторы заменили на АШ-82ФН). Испытания Су-12 начались в августе 1947 г., разведчик показал на них заявленные летные характеристики, узким местом являлась только недостаточная пассивная защита экипажа и слабость оборонительного вооружения. В серийное производство Су-12, однако, не передавался - в конце 40-х годов концепция двухбалочного разведчика с поршневыми двигателями считалась устаревшей, у такой машины не имелось шансов выжить над насыщенном средствами ПВО полем боя.

Возвратимся к двухбалочным самолетам. Помимо «Лайтнинга», в США был спроектирован по такой же схеме истребитель P-61 «Блэк Уидоу». Самолет Хьюз XF-11 не пошел дальше испытаний опытного экземпляра. Один из первых реактивных истребителей мира «Вампир» также был построен по двухбалочной схеме.





Прототип Fw-189V-1 в полете над Бременом, июль 1938 г. Самолет пилотирует технический директор и главный конструктор фирмы Фокке-Вульф Курт Танк. На верхних поверхностях внешних частей крыла крупными черными буквами написан регистрационный бортовой код «D-OPVN».



Третий прототип Fw-189V-3. Сначала самолет имел гражданский регистрационный код «D-ORMH», замененный со временем военным кодом люфтваффе «GJ+RT», на снимке - самолет уже с обозначениями люфтваффе. Третий прототип имел основные опоры с одной круглой стойкой и оснащался штатными моторами Аргус As-410 с винтами изменяемого шага.

В конце апреля 1937 г. RLM подписало контракт с фирмами Арадо и Фокке-Вульф на полномасштабное проектирование и постройку трех прототипов (Versuchsmuster) каждого типа.

Концепция самолета Fw-189 стала большим сюрпризом для RLM. Непосредственное проектирование самолета возглавлял дипломированный инженер И. Косел, разработка аванпроекта велась в бригаде общих видов, которую возглавлял доктор Йозеф Мюллер, за технологию производства отвечал директор фирмы Ганс Шуберт, за установку вооружения и летные испытания - инженер Готтшадк. В качестве двигателей были выбраны 12-цилиндровые двухрядные моторы воздушного охлаждения Аргус As-410 мощностью по 430 л.с. Отдельная гондola экипажа сулила большие возможности по «клонированию» модификаций различного назначения путем простой замены этой самой гондолы.

В июле 1938 г., через 15 месяцев после получения задания на проектирование, главный конструктор и главный летчик-испытатель фирмы Фокке-Вульф в одном лице, Курт Танк, поднял первый прототип Fw-189V-1 (V - Versuchsmuster, экспериментальный) в воздух, самолет имел гражданскую регистрацию D-OPVN. Двигатели предсерийных самолетов имели двухлопастные деревянные воздушные винты. Винты имели фиксированный шаг, из-за чего эффективность силовой установки значительно падала. С месячным интервалом взлетел второй прототип Fw-189V-2 (D-OPHD), за ним последовал в сентябре Fw-189V-3 (W.Nr. 1999, D-ORMH, позже регистрация изменена на военную GJ+RT). Прототипы полностью оправдали возлагаемые на самолет надежды, вскоре самолет получил собственное имя «Оул» (сова), которое в серийном производстве заменили на «Уху» (филин).

На втором прототипе было установлено оборонительное вооружение - пулеметы MG-15 калибра 7,92 мм, огонь из двух пулеметов вел радист, который также выполнял функции бомбардира. Еще одним пулеметом, смонтированным в задней конической турели управлял стрелок-бортмеханик. В центроплане монтировалось два неподвижных пулемета MG-17, огонь из которых вел командир; эти пулеметы предназначались, главным образом, для поражения наземных целей. Бомбовая нагрузка - четыре 50-кг бомбы - подвешивалась на четыре бомбодержателя ETC-50, которые монтировались на ниж-

них поверхностях плоскостей крыла между гонолодой экипажа и балками фюзеляжа. Третий прототип не имел вооружения, зато на нем были установлены воздушные винты изменяемого шага. Эти винты поставлялись как единое целое с двигателями Аргус Аs-410, начиная с конца 1939 г., их легко идентифицировать по характерной крыльчатке на коке. Аналогичные моторы и винты применялись на учебно-тренировочном самолете Арадо Аг-96В.

Позже Fw-189V-1 переоборудовали в опытный штурмовик, который получился неудачным.

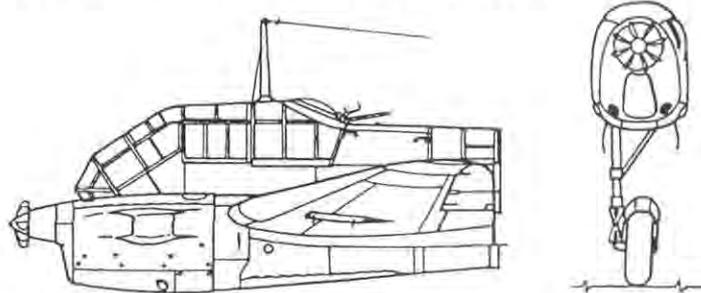
После успешного завершения летных испытаний первых трех опытных самолетов, министерство авиации заказало постройку еще четырех прототипов в четырех вариантах: разведчика, штурмовика, учебного и морского учебно-тренировочного. Четвертый прототип Fw-189V-4 (D-ОСНО) положил начало небольшой серии разведчиков Fw-189А. Четвертый прототип закончили постройкой к концу 1938 г., он отличался от третьей опытной машины формой обтекателей воздухозаборников системы охлаждения двигателей. Вооружение Fw-189V-4 ограничивалось двумя пулеметами, один - в люковой установке (В-Stand), второй - на кормовой турели (Н-Stand). Другими внешними отличительными признаками четвертого прототипа стали небольшие крылья на колесах основных опор шасси и хвостовое колесо увеличенного диаметра. После завершения заводских летных испытаний Fw-189V-4 использовали для отработки специализированного оборудования военного назначения, в частности дымопоставочной аппаратуры S-125, устройств распыления химических реагентов оружия массового поражения.



Второй прототип Fw-189V-2 имел регистрационный код «D-OVHD». От первой опытной машины Fw-189V-2 отличался только наличием вооружения. Под плоскостями крыла смонтированы бомбодержатели.



Четвертый прототип Fw 189V4 с боковыми воздухозаборниками.



Первый прототип Fw-189V-1 был переоборудован в штурмовик путем установки новой бронированной гонодолы, рассчитанной на двух членов экипажа. После модернизации самолет получил обозначение Fw-189V-1b. Самолет разбился в демонстрационном полете в начале 1943 г.



Заводское фото серийного Fw 189A-1 (SI+EF) на аэродроме в Праге.

Разведывательный вариант Fw-189

В начале 1940 г. на заводе в Бремене началось производство предсерийной партии из десяти Fw-189A-0. Конструктивно планеры предсерийных машин не отличались, за исключением основных опор шасси, от четвертого опытного самолета Fw-189V-4. В конце лета 1940 г. завод подготовился к переходу на серийную модель Fw-189A-1, 38 самолетов данной модификации было изготовлено до конца 1940 г. (в некоторых источниках говорится о 20 самолетах Fw-189A-1 выпуска 1940 г.). Среди личного состава расквартированных во Франции и в Польше разведывательных подразделений, Aufklarungsstaffeln (H), новые машины быстро завоевали высокую репутацию. Fw-189 занял позицию одного из самых надежных самолетов люфтваффе, в вермахте эти машины прозвали «Der fliegende Auge» - летающий глаз. «Рама» фирмы Фокке-Вульф отличалась более высокой выживаемостью, по сравнению с устаревшими подкосными высокопланами-разведчиками Хеншель Hs-126, которые широко применялись в период кампании во Франции.

Люфтваффе требовалось все больше разведчиков, однако завод в Бремене параллельно с освоением Fw-189 готовился к освоению истребителей Fw-190A, поэтому было принято решение наладить изготовление

Самолет Fw-189A (W.Nr. 0046) завершен, осталось только покрасить. Обратите внимание - самолет не окрашен, но на верхнюю поверхность правой плоскости крыла, тем не менее, уже нанесен крест.

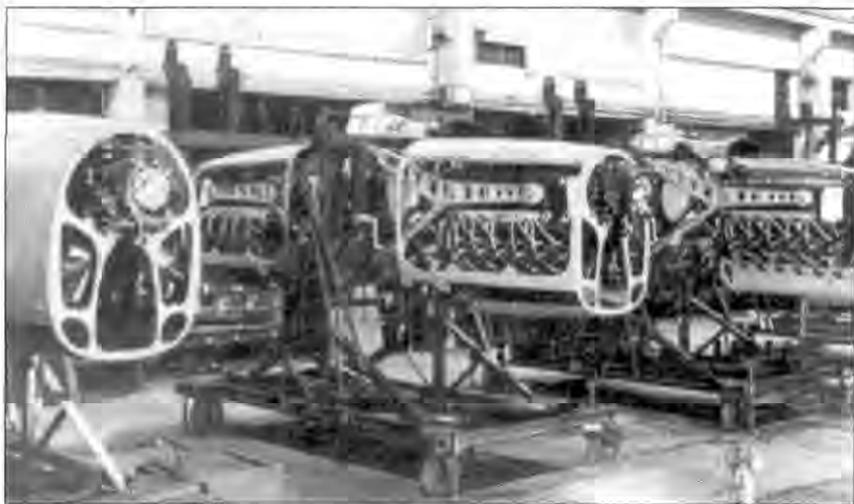


Сборочный цех разведчиков Fw-189A на заводе фирмы Фокке-Вульф в Бремене.





Окончательная сборка разведчика Fw-189A-1 (W.Nr. 0032) на заводе фирмы Фокке-Вульф в Бремене. Капоты двигателей Аргус As-410 откиннуты для проверки моторов. От Fw-189V-4 серийные самолеты отличались основными опорами шасси рамной конструкции.



Подготовка двигателей воздушного охлаждения Аргус As-410 в ожидании установки на самолеты Fw-189A, завод фирмы Фокке-Вульф в Бремене.



Сборочная линия разведчиков Fw-189A, у самолета на переднем плане внешние части крыла еще не установлены. Обшивка элеронов, руля высоты и рулей направления самолетов Fw-189A была полотняной.

«рам» на территории оккупированной нацистами Чехии. Окончательную сборку самолетов следовало осуществлять на заводе фирмы Аэро-Прага Высочаны в Праге. В 1941 г. было построено 250 самолетов Fw-189, из них 99 выпустил завод в Бремене, в то время как остальные поставила фирма Аэро-Прага Высочаны. Производство комплектующих для разведчиков освоили на французских заводах, расположенных в округе Бордо. Линию по окончательной сборке Fw-189A оборудовали во французском городе Мериньи.

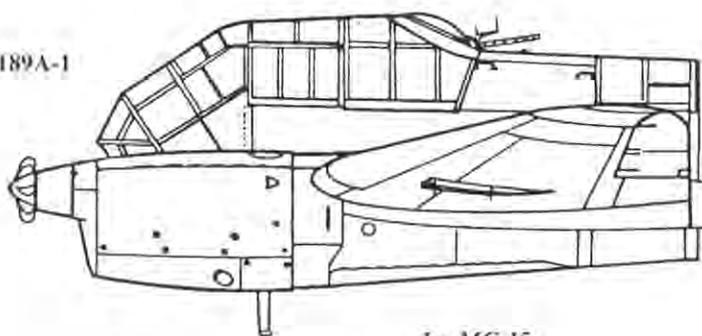
Чтобы ослабить эффективность налетов бомбардировщиков союзников по территории Германии и оккупированных ею стран пришлось рассредоточить не только производство, но и проектные организации. Примерно 1500 рабочих и инженеров перевезли из Бремена в Бад-Эйлезен - небольшое местечко в заросших лесом горах в окрестностях Бюккебурга неподалеку от аэродрома Минден. Ряд предприятий, поставлявших комплектующие фирме Фокке-Вульф также был рассредоточен по территории Рейха.

Интенсивное перевооружение разведывательных подразделений люфтваффе на новую технику в течение 1942 г. потребовало увеличить темпы выпуска Fw-189A. В 1942 г. завод в Праге изготовил 183 самолета, группа французских заводов - 87 машин, пика - 20 разведчиков в месяц - сборочная линия в Мериньи достигла в конце лета 1942 г. Ежегодный выпуск завода фирмы Фокке-Вульф составил 57 самолетов, в начале 1943 г. фирма поставила еще 11 самолетов. Производство разведчиков в Праге также прекратилось в начале 1943 г. после поставки трех последних заказанных машин. Таким образом, в 1943 г. единственным источником пополнения разведывательных подразделений люфтваффе самолетами Fw-189 остались заводы во Франции, которые в 1943 г. изготовили 94 машины. Серийный выпуск завершился с поставкой 12 Fw-189 в первые недели 1944 г.

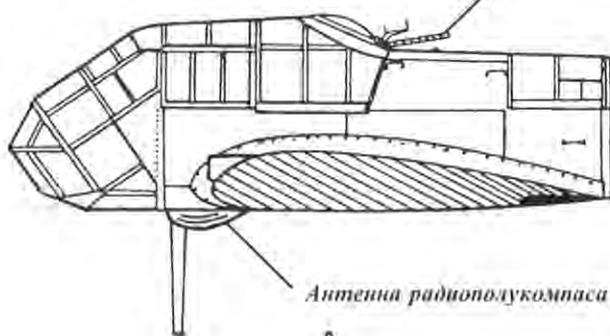
Производство в Праге

Люди из руководства RLM были хорошо осведомлены о возможностях авиационной промышленности оккупированных Германией стран. Авиационные заводы протектората Богемия и Моравия с самого начала привлекли внимание технического департамента министерства авиации, однако ненадежное местное

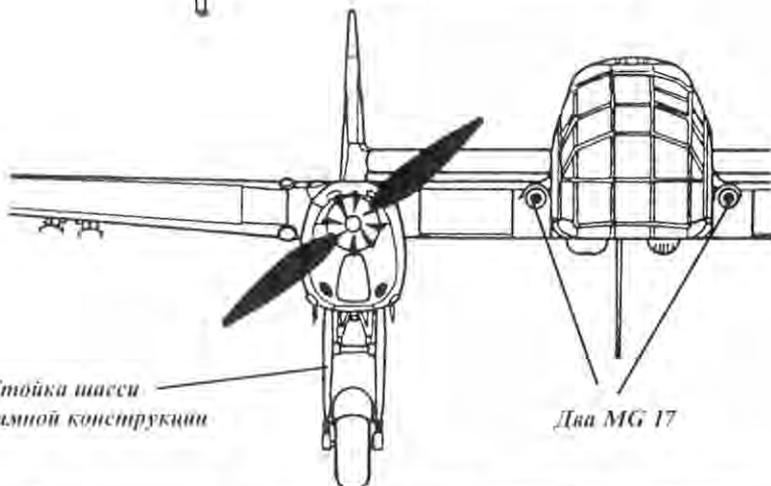
Fw 189A-1



1 x MG 15



Антенна радиополукомпыаса



Стойка шасси
разной конструкции

Два MG 17



Система охлаждения двигателей серийных самолетов отличалась от аналогичных систем четвертого прототипа Fw-189V-4, на серийных машинах отсутствовали воздухозаборники по бокам мотогондол. На первом прототипе Fw-189V-1 имелись индивидуальные выхлопные патрубки цилиндров мотора, на серийных машинах патрубки объединили общим коллектором.

населения делало рискованным налаживание выпуска здесь боевых самолетов первой линии. Было решено строить на чешских авиационных заводах учебно-тренировочные, многоцелевые и прочие «легкие» самолеты.

Следствием принятого решения стало развертывание на заводе фирмы Авиа в Праге выпуска современного цельнометаллического учебного самолета Арадо Аг-96 и разведчика Fw-189. Неслучайно эти два самолета стали строить на одном заводе: на Аг-96 и Fw-189 устанавливались одни и те же 12-цилиндровые двигатели воздушного охлаждения Аргус Аз-410 с винтами изменяемого шага. Эти моторы по лицензии фирмы Вальтер строились на заводе в Праге-Жижониче.

Главным подрядчиком лицензионного выпуска самолетов Fw-189 являлась фирма Аэро из Праги-Высочан, субподрядчиками - фирма Летов и авиационное отделение фирмы ЧКД-Прага. Фирма Аэро длительное время специализировалась на постройке бипланов с полотняной обшивкой, металлическим каркасом фюзеляжа и полностью деревянными крыльями. Значительный прогресс в технологии производства был достигнут в ходе лицензионного освоения в середине 30-х годов выпуска французских бомбардировщиков Марсель Блок МВ-200 и, особенно - в ходе освоения производства самолетов СБ-2 конструкции А.Н. Туполева, в Чехословакии бомбардировщик СБ-2 выпускался под обозначением В-71. После оккупации Германией Чехии фирма Аэро сначала стала строить «классический» учебный биплан Бюккер Ву-131D, первые две сотни этих самолетов было построено летом 1940 г.

Первое техническое совещание, в повестке дня которого стоял вопрос о производстве самолетов Fw-189, состоялось в последний день ноября 1939 г, интересно, что завод сначала изготовил Fw-189B-1 и лишь затем перешел на более раннюю модель разведчика Fw-189A-1. Фирма Летов из Праги-Летнавы изготавливала хвостовые балки и хвостовое оперение разведчиков. Фирма ЧКД-Прага из Праги-Карлина - центроплан крыла, элероны, закрылки, тяги управления механизацией крыла. Фирма Аэро изготавливала все остальные основные конструктивно-технологические секции самолета, отвечала за окончательную сборку и летные испытания готовой продукции.

Пресс для изготовления металлических штампованных деталей

передали на завод фирмы Аэро из Бремена, с фирмы Фокке-Вульф. Ряд квалифицированных рабочих, мастеров и инженеров также прибыли в Прагу из Бремена для помощи чехам в освоении производства нового для фирмы Аэро изделия. К изготовлению узлов и агрегатов разведчиков Fw-189 заводы в Праге приступили весной 1940 г. Сразу же выявились проблемы с поставкой комплектующих, материалов и даже с чертежами. Организация производства стала предметом неоднократных обсуждений на технических совещаниях директората фирмы Аэро. Тем не менее, даже в конце апреля из Бремена продолжала поступать документация, содержащая ошибки в чертежах. В мае на заводе прошла крупная реорганизация, связанная с освоением производства Fw-189, ряд цехов и складов переехал их корпуса в корпус. За выпуск Fw-189 отвечало высшее руководство фирмы: технический директор Антонин Хучник, Розендорф, Матоушек, Беднар, Немецек, Конечный - все эти люди занимали высокие посты на фирме Аэро еще в предвоенные годы.

Завод располагался в промышленной зоне жилого района Высочаны и не имел собственного аэродрома. С самого начала своего существования фирма Аэро использовала аэропорт Прага-Кбелы, которые являлся одновременно и гражданским, и военным аэродромом. Изготовленные на заводе самолеты доставляли в разобранном виде автотранспортом по извилистым пражским улочкам. На восточной границе аэродрома Кбелы у фирмы Аэро имелся собственный ангар, где находилось отделение окончательной сборки и летных испытаний. Этот ангар фирма «потеряла» в 1940 г. после сдачи заказчику 30-го сентября последнего изготовленного в Праге учебного самолета Ву-131D. На ангар «наложили лапу» вооруженные силы Германии, желая расширить хозяйство аэродрома Кбелы. Фирме Аэро взамен «потери» выделили место поблизости от аэродрома Летваны, который использовали фирма Летов. Военно-технический авиационный институт (Flugzeugtechnische Versuchsanstalt Prag), аэроклуб «Летваны», авиационные ремонтные мастерские. Этим организациям пришлось потесниться в целях организации сборки и летных испытаний самолетов Fw-189.

Первый собранный разведчик появился на летном поле аэродрома Летваны в марте 1941 г. Летные ис-



12-цилиндровый двигатель Аргус Аs-410 комплектовался двухлопастным деревянным винтом изменяемого шага. Обратите внимание на рамные основные опоры шасси серийного самолета Fw-189A.



Оборонительное вооружение разведчика Fw-189A-1 состояло из двух пулеметов MG-15 калибра 7,9 мм. Стрельбу из пулеметов вели радист и бортмеханик.



Один из первых серийных самолетов Fw-189A-1 сфотографирован на летном поле заводского аэродрома фирмы Фокке-Вульф в Бремене, 1941 г. Регистрационный код «SI+EM» нанесен на внешние борты хвостовых балок и на нижнюю поверхность внешних частей плоскостей крыла. Самолет вооружен двумя оборонительными пулеметами MG-15 калибра 7,9 мм.



Ниже кока воздушного винта видно отверстие воздухозборника системы охлаждения двигателя. Два отверстия меньших размеров, расположенные справа и слева от воздухозборника системы охлаждения двигателя, являются воздухозборниками маслорадиатора. Доступ к двигателю облегчался наличием двух больших откидных капотов. На снимке хорошо видно переднее остекление gondoly экипажа.

пытания начались 12 марта, предварительно заводские летчики-испытатели освоили доставленный из Бремена Fw-189 W.Nr. 0070. Первая «рама» чешского изготовления получила заводской номер W.Nr. 2051, испытания проводили все три заводских летчика - Франтишек Внук, Карел Ванек и Вацлав Бртник. Помимо чехов к испытаниям привлекались немецкие летчики, чаще других - Фрѐхлих и Альтрогге из испытательного центра люфтваффе в Рехлине. 4 июня в Прагу пожаловал высокий гость: Fw-189 чешского изготовления лично облетал технический директор фирмы Фокке-Вульф Курт Танк.

Как правило испытания одного самолета занимали не более пяти дней: первый полет продолжительностью 10-20 минут, затем два 20-минутных полета - и все! Позже программу летных испытаний урезали до двух полетов. Функционирование радиооборудования проверялось в воздухе и на земле, общая наработка аппаратуры в ходе проверок составляла полчаса-час. Контрольные оценочные полеты продолжительностью 15-20 минут выполнялись через определенное количество сданных машин «сторонними» летчиками, а не заводскими сдаточными пилотами. Известно, что в 1942 г. (предположительно 6 июня) в районе Кралупы-над-Влтавой разбился Fw-189A, экипаж погиб. По иронии судьбы обломки самолета упали на территорию завода фирмы Кмент, поставлявшей комплектующие фирме Аэро для изготовления Fw-189A.

Технический персонал подвешивает на бомбодержатель ETC-50/VIII 50-кг фугасную бомбу SC-50. Разведчик Fw-189A мог нести до четырех бомб SC-50. Самолеты этого типа чаще всего использовались для ведения визуальной и/или фоторазведки, однако порой их использовали для нанесения ударов по наземным целям с малых высот. На Восточном фронте разведчики Fw-189A привлекали к действиям против партизан.



Четыре предсерийных Fw-189A-1 на стоянке заводского аэродрома фирмы Фокке-Вульф в Бремене. Обратите внимание - ни на одном самолете не установлено вооружение. Самолет на переднем плане имеет регистрационный код «GI+RG» черного цвета (на снимке буквы трудноразличимы).

Fw-189A-2 и другие модели

В 1941 г. начался серийный выпуск разведчиков модификации Fw-189A-2, прототип данной модели Fw-189V-9 (W.Nr. 0030) отличался от предыдущих вариантов усиленным оборонительным вооружением (люковой стрелковой установкой и огневой точкой в законцовке gondoly экипажа в виде спаренных пулеметов MG-81Z). Самолеты модели «A-2» выпускались в больших количествах, если судить по фотографиям, то внешне они отличались от «A-1» только спаренными пулеметными установками и лючком в нижней части фюзеляжа для выброса стреляных гильз. Летные характеристики самолета Fw-189A-2 не отличались от летных характеристик Fw-189A-1. В полевых условиях на самолеты варианта «A-1» порой устанавливали по два пулемета, превращая их тем самым в Fw-189A-2.

Модификация Fw-189A-3 предназначалась для подготовки и тренировок экипажей разведчиков, самолет имел двойное управление, в кабине могло разместиться пять человек, но размеры gondoly не изменились. Машины модели Fw-189A-3 не получили широкого распространения, однако известно, что в учебно-тренировочный вариант (помимо вновь построенных Fw-189A-3) было переоборудовано несколько самолетов Fw-189A-0 и Fw-189A-1.

Последним вариантом, запущенным в серийное производство в конце 1942 г. стал Fw-189A-4. Самолет предназначался как для ведения разведки, так и для нанесения ударов по наземным целям. Для борьбы с наземными целями вместо неподвижных крыльевых пулеметов MG-17 смонтировали две 20-мм автоматические пушки MG-FF, кроме того, нижняя часть капотов двигателей, топливные баки и часть нижней поверхности gondoly экипажа были прикрыты тонкой броней.

Самолет модификации Fw-189E называли «быстрым 189», на нем стояло два 14-цилиндровых звездообразных двигателя воздушного охлаждения Гном-Рон 14M взлетной мощностью по 400 л.с. Под руковод-



ством специалистов французской фирмы SNCASO из Шатильон-сюр-Сейна в прототип Fw-189E был переоборудован Fw-189A-1 (W.Nr. 0090), прототип получил обозначение Fw-189V-14. После завершения программы летных испытаний эту машину использовал в качестве персонального самолета фельдмаршал Кессельринг (самолет получил регистрационный код «CI+RD»). Впро-

чем, имеется совершенно иная информация о дальнейшей судьбе Fw-189V-14: машина, якобы, разбилась в районе Нанси.

Существовал еще один вариант «рамы», оснащенный более мощными, чем штатные, двигателями - Fw-189F-1. Прототип (Fw-189V-15) был переоборудован из Fw-189A-2 путем установки двигателей Argus As-411MA-1 с иными редукторами.



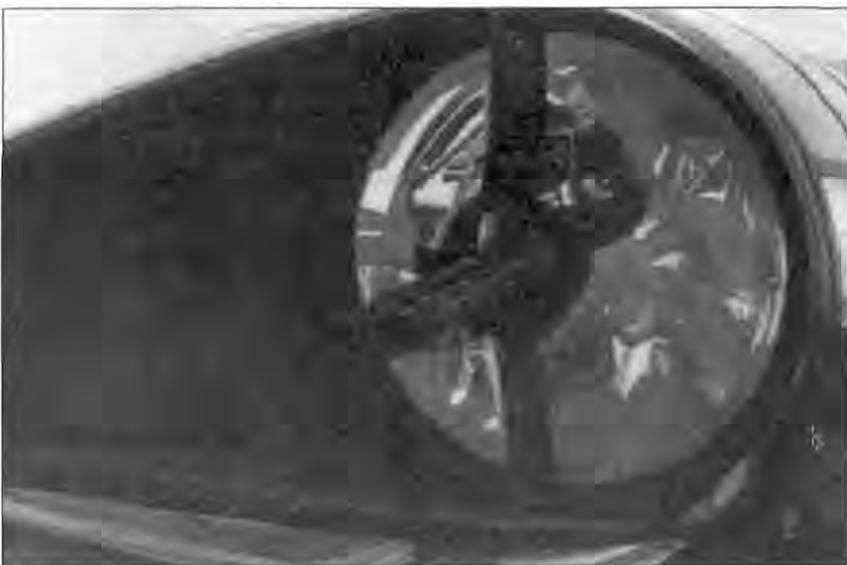
Качественный снимок кормовой оборонительной стрелковой установки самолета Fw-189A-1. Пулемет MG-15 снаряжался двойным дисковым магазином.



Боевой опыт поставил на повестку дня вопрос об усилении оборонительного вооружения разведчиков Fw-189A-1. На модификации Fw-189A-2 вместо пулеметов MG-15 ставились спаренные пулеметы MG-81Z калибра 7,9 мм.



Под пулеметом крепился резиновый мешок для сбора стреляных гильз.



На этом самолете Fw-189A-2 смонтирована спаренная пулеметная установка MG-81Z с ленточным вместо обычного магазинного питанием.



Двигатель As-411MA-I развивал на взлетном режиме мощность 580 л.с., на высоте 610 м - 600 л.с.

Модель Fw-189F-2 имела улучшенную бронезащиту и топливные баки увеличенной емкости. Вместо гидравлики основные опоры шасси убирались и выпускались при помощи электропривода, такое шасси испытывалось на опытных самолетах Fw-189V-10 и Fw-189V-11 (W.Nr. 0047 и 0048), такое же шасси устанавливалось и на прототипах V-13/V-14.

Модификация Fw-189F-1 стала последней, запущенной в серийное производство: завод в Мериньяке в начале 1944 г. изготовил 17 самолетов данного варианта.

Еще более радикальным вариантом стал Fw-189G, который был оснащен двигателями Argus As-402 взлетной мощностью по 950 л.с. Самолет развивал скорость 435 км/ч на высоте 4500 м. Программу Fw-189G закрыли из-за проблем с доводкой моторов As-402.

Некоторое количество Fw-189A на заключительной стадии войны адаптировали для выполнения весьма специфических задач: самолеты попытались приспособить к роли ночных истребителей, предназначенных для борьбы с фанерно-перкалевыми бипланами По-2. Последний ночами буквально терроризировали немецкие войска. В носовой части gondoly экипажа Fw-189A монтировалась радиолокационная станция FuG-212 «Лихтенштейн С-1», а в центральной части - направленная вверх на манер известной системы «Шраге музик» («Schrage Musik») одна 20-мм автоматическая пушка. В феврале 1945 г. ночные истребители Fw-189A из I./NJG-100 базировались на аэродроме Грейфсвальд.

В общей сложности было построено 864 самолета Fw-189 всех модификаций. Количество построенных «рам» меркнет на фоне тысяч самолетов других типов, изготовленных в Германии в годы второй мировой войны, тем не менее, самолеты-разведчики фирмы Фокке-Вульф сыграли исключительно важную роль.

На самолетах Fw-189A-1 и первых Fw-189A-2 вооружение верхней оборонительной стрелковой точки состояло из одного пулемета MG-15. Пулеметы комплектовались прицелами различных типов, часто вместо магазинов применялось ленточное питание.

Учебно-тренировочный Fw-189B

Второй (Fw-189V-5) из четырех дополнительных прототипов разведчиков строился в учебно-тренировочном варианте, предназначенном для подготовки экипажей многомоторных самолетов. Гондола экипажа на этой машине была полностью переделана с целью придания формы, характерной для «нормальных» самолетов с выступающей вперед носовой частью фюзеляжа и обычным фонарем кабины. Fw-189V-5 оборудовался двойным управлением, в его кабине могло разместиться пять человек. Первый полет самолет выполнил в начале 1939 г.

Летом 1939 г. командование люфтваффе полностью удовлетворял состоявший на вооружении разведывательных подразделений самолет Хеншель Hs-126, поэтому программа запуска в серийное производство нового разведчика Fw-189 не считалась приоритетной. Завод смог полностью сконцентрироваться на сборке трех предсерийных Fw-189B-0 (W.Nr. 0008 «BQ+AX», W.Nr. 0009 «BQ+AY», W.Nr. 0010 «BQ+AZ») и десяти серийных учебно-тренировочных самолетов Fw-189B-1. Все предсерийные и три первых серийных машины были построены до конца 1939 г., семь оставшихся серийных самолетов сдали в январе-феврале 1940 г. После прохождения испытаний в Рехлине все самолеты передали в строевые подразделения, где их использовали не только для подготовки экипажей, но и в качестве связных, транспортных и т.д.

Инструктор и курсант размещались в кабине плечо к плечу. Оборудование кабины соответствовало оборудованию «нормального» самолета - штурвал с колонкой, педали и приборная доска на традиционном месте ниже козырька фонаря кабины. Часть приборов не дублировалась и размещалась в центре приборной доски, откуда их показания могли считывать как курсант, так и инструктор. На разведчике ряд органов управления, в частности секторы газа двигателей, размещались слева от летчика, на Fw-189B они находились на центральной панели между крес-

Самолет Fw-189B-0 одного из учебных подразделений люфтваффе. Машина окрашена по камуфляжной схеме из оттенков серого цвета, регистрационный код «BS+AA», буквы - черного цвета. Самолеты Fw-189B-0 применялись не только для подготовки экипажей, но и в качестве связных или для VIP перевозок.

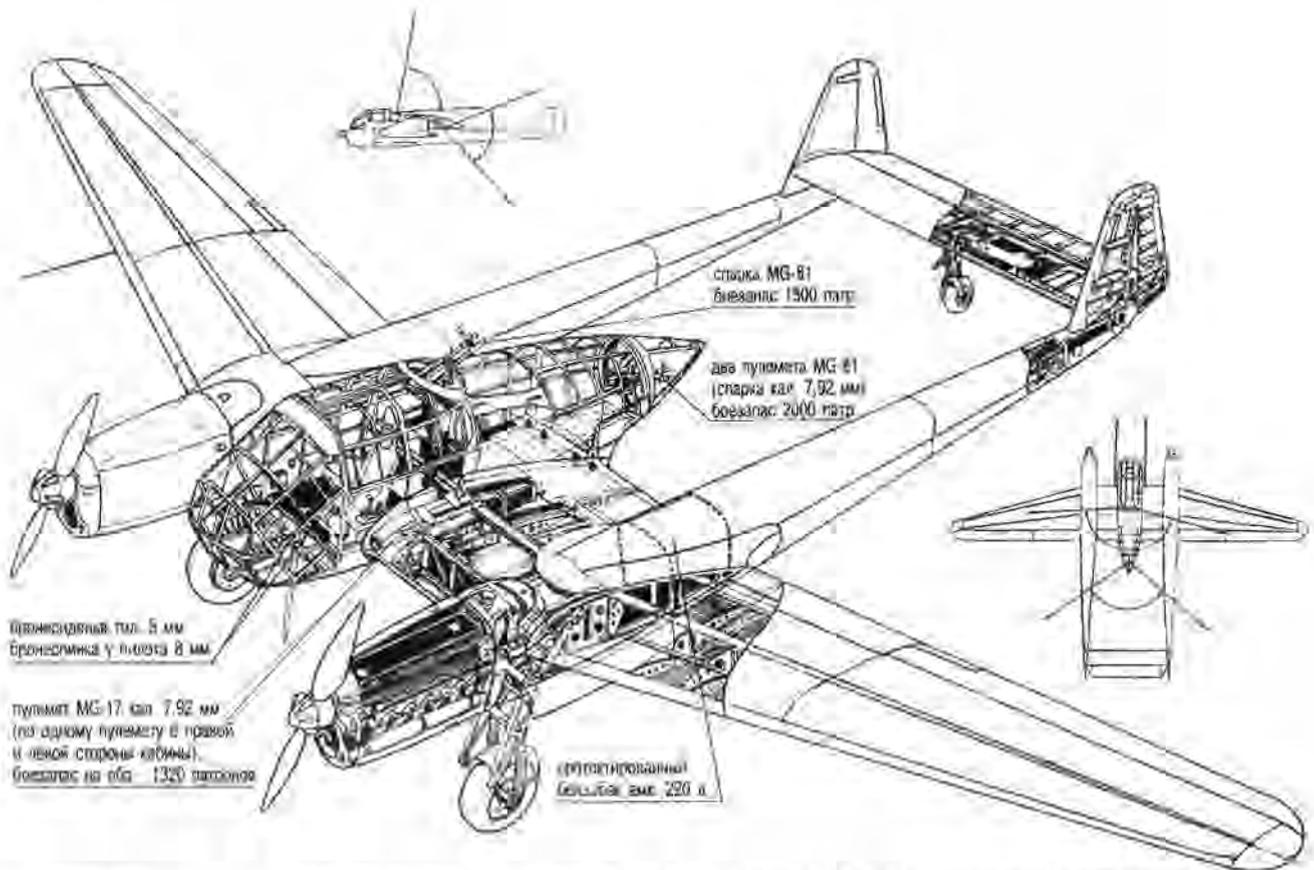


На поздних Fw-189A-2 монтировалась верхняя турель с остеклением из прозрачной брони и вооружением из спаренного пулемета MG-81Z. Под такое вооружение со временем переоборудовали почти все самолеты Fw-189A-2, действовавшие на Восточном фронте.



На снимке - один из предсерийных учебно-тренировочных самолетов Fw-189B-0. Машина несет регистрационный код люфтваффе «BQ+AZ», буквы - черного тона. Всего было изготовлено три самолета Fw-189B-0.

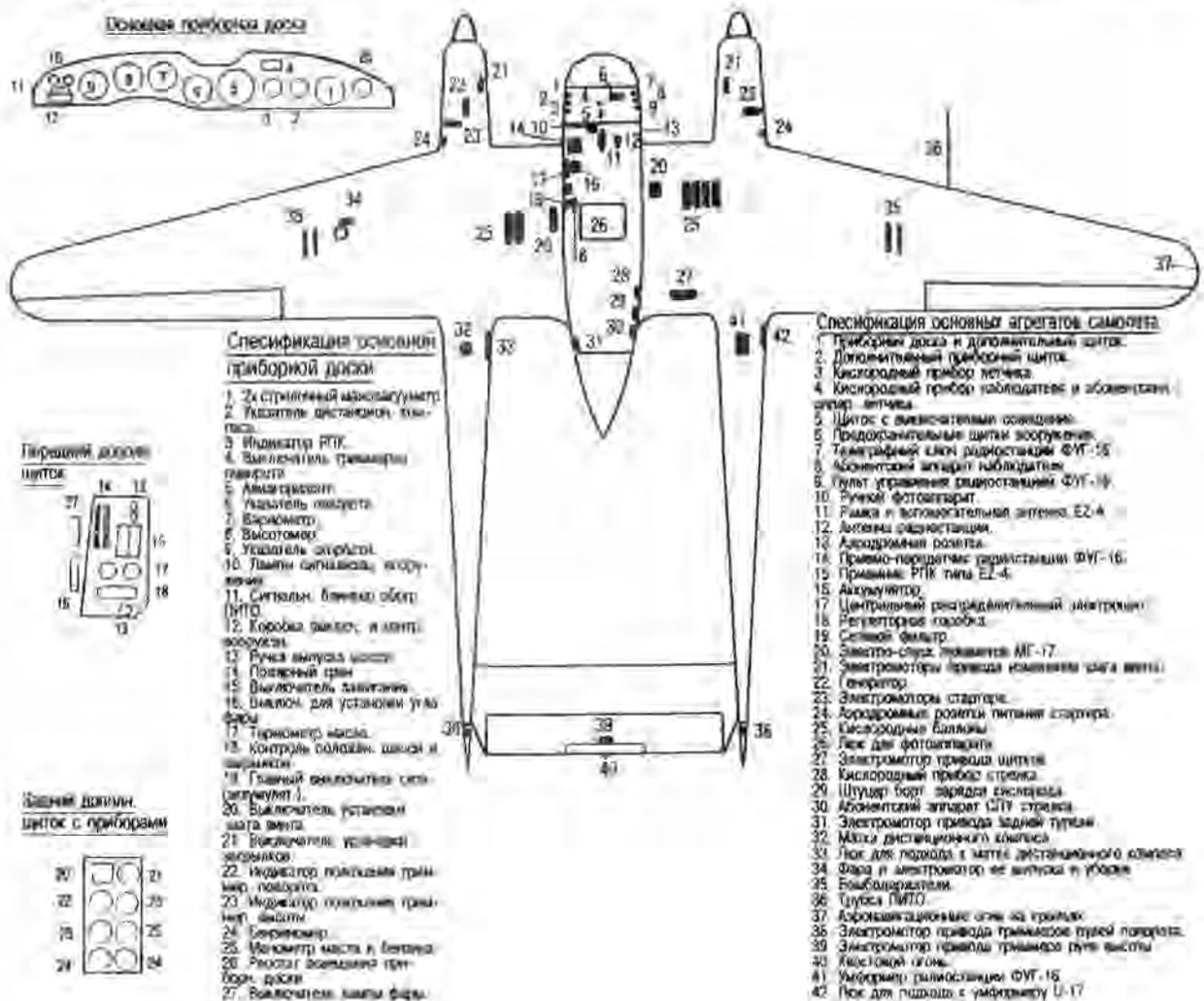




НИИ ВВС
Красной Армии
3-отдел

РАЗМЕЩЕНИЕ ОСНОВНЫХ АГРЕГАТОВ СПЕЦБОРУДОВАНИЯ

САМОЛЕТ ИЛ-169 А-2
МОТОР АРГУС ЗМ-410 А-1



Прототип Fw 189V1b



лами инструктора и курсанта. В центральной части gondолы экипажа, непосредственно за местами летчиков, находились дополнительные сиденья. Остекление центральной части кабины имело только по левому борту. Задняя часть gondолы по форме мало отличалась от gondолы разведчика, но изготавливалась из металла. На верхней части фонаря кабины монтировалась мачта натяжной радиоантенны, проводочная радиоантенна крепилась одним концом к мачте, другим - к левому винту. Экипаж попадал внутрь машины через подвижной сегмент фонаря кабины. Шасси мало отличалось от аналогичных устройств первых самолетов Fw-189. Колеса основных опор шасси имели небольшие крылья, уменьшающие забрызгивание грязью при рудежке и взлете/посадке с расклевших аэродромов. Единственное отличие - профиль крыльев на учебных машинах был прямоугольный, на разведчиках - полукруглый. Вооружения учебно-тренировочные самолеты не несли.

Последний из четырех допол-

нительных прототипов Fw-189 предназначался для подготовки морских летчиков, фактически самолет был аналогичен Fw-189V-5, но оснащался двумя поплавками, то есть - являлся гидросамолетом. Постройка Fw-189V-7 началась в конце 1938 г., однако планы изменились, он не был закончен - морской вариант Fw-189D не состоялся.

Штурмовик

Успех летных испытаний прототипа Fw-189 в варианте разведчика наряду с разочарованием RLM в основном конкуренте самолета фирмы Фокке-Вульф, разведчике Арадо Ar-196, побудили руководство фирмы приступить к разработке модификаций другого назначения.

К полномасштабному проектированию первого специализированного для непосредственной поддержки сухопутных войск, приступили в 1938 г. Спецификацию на «Schlachtflugzug» была выработана RLM в апреле 1937 г., после чего ее

разослали фирмам Гамбургер Флюгцугбау, Гота и Хеншель. Требованиями оговаривались силовая установка из двух двигателей Argus As-410, минимальные геометрические размеры самолета, наличие бронезащиты экипажа и моторов, толщина лобового бронестекла фонаря кабины - не менее 75 мм, экипаж из одного человека и фиксированное направленное вперед стрелковое вооружение. Для постройки опытных самолетов 1 октября 1937 г. отобрали два проекта - фирм Хеншель и Фокке-Вульф.

Курт Танк в решил в полной мере использовать концепцию сменной gondолы. Gondola штурмовика представляла компактную двухместную бронекансуду с узкими смотровыми щелями. Стрелок имел очень плохой обзор и крайне ограниченные углы обстрела пулемета MG-15. Первый прототип ударного самолета получил обозначение Fw-189V-1b, его летные испытания начались в 1939 г. Результаты испытаний разочаровали всех - машина получилась тяжелой, а обзор из кабины не выдерживал никакой критики. Бронекансу-

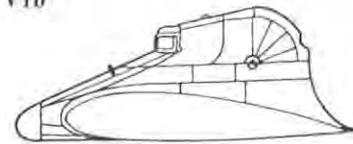


Самолет Fw-189V-6 имел регистрационный код «D-OPVN». Буквы кода наносились черной краской на хвостовые балки и на нижнюю поверхность крыла. Позже трубчатые основные опоры шасси заменили на стандартные рамные опоры серийных самолетов.

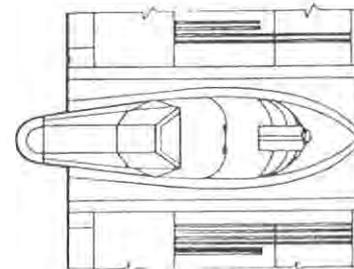


Бронекapsула Fw 189 V6

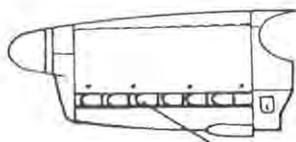
Fw 189 V1b



Бронированная кабина

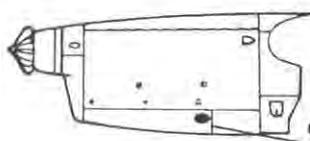


Fw 189 V1b



индивидуальные патрубки

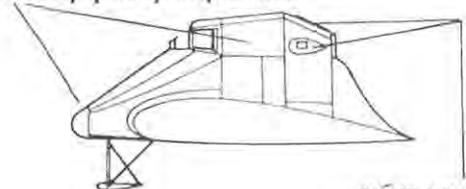
Fw 189 V6



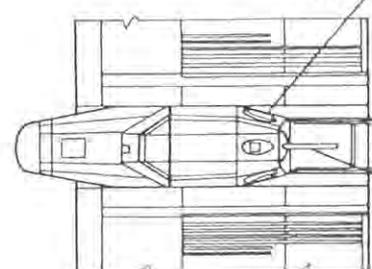
стандартный коллектор

Fw 189 V6

изменена форма бронирования



добавлены окна



MG 81Z

Сборка опытного самолета Fw-189V-6 на заводе фирмы Фокке-Вульф в Бремене, 1940 г. Fw-189V-6 послужил прототипом для штурмовой модификации Fw-189C. Данная модель в серийное производство не передавалась, главным образом, по причине высокой стоимости.

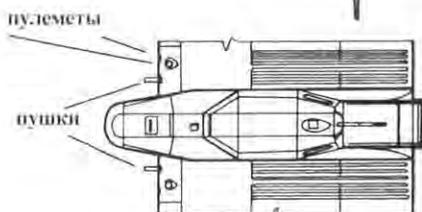
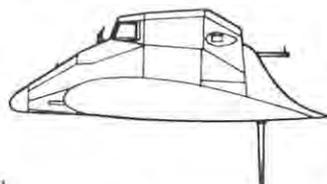
лу пришлось перепроектировать с целью улучшения обзора: был увеличен скос передней части, а перед летчиком установили бронестекла. Доработке подверглось и «остекленные» места стрелка.

Конкурент самолета Fw-189V-1b, штурмовик Хеншель Hs-129V-1, особых преимуществ не имел. Обе машины имели одинаковые проблемы - избыточную массу при недостаточной мощности двигателей и плохой обзор из кабины. Технический комитет, все же, отдал предпочтение одноместной машине фирмы Хеншель из-за меньших геометрических размеров, хотя обзор из кабины у этого самолета был даже хуже, чем у Fw-189V-1b. Определенную негативную роль в судьбе штурмовика Курта Танка сыграла и потеря опытной машины как раз по причине плохого обзора. Летом 1939 г. в ходе демонстрации атаки наземной цели на аэродроме в Бремене летчик потерял из виду заводские строения и зацепил одно из них. Пилот сумел быстро оценить ситуацию и посадить поврежденную машину на очень высокой скорости, при такой посадке самолет получил тяжелые повреждения.

Третий из четырех дополнительных прототипов Fw-189V-6 (NA+BW) строился как эталон серийного штурмовика Fw-189C, первый полет он совершил в начале 1940 г. Гондола этой машины представляла собой доработанный вариант гондолы прототипа Fw-189V-1b, двигатели Argus As-410A-1 оснащались винтами изменяемого шага. Мощность моторов As-410A-1 составляла 465 л.с. - выше, чем у предсерийных двигателей As-410 с винтами фиксиро-

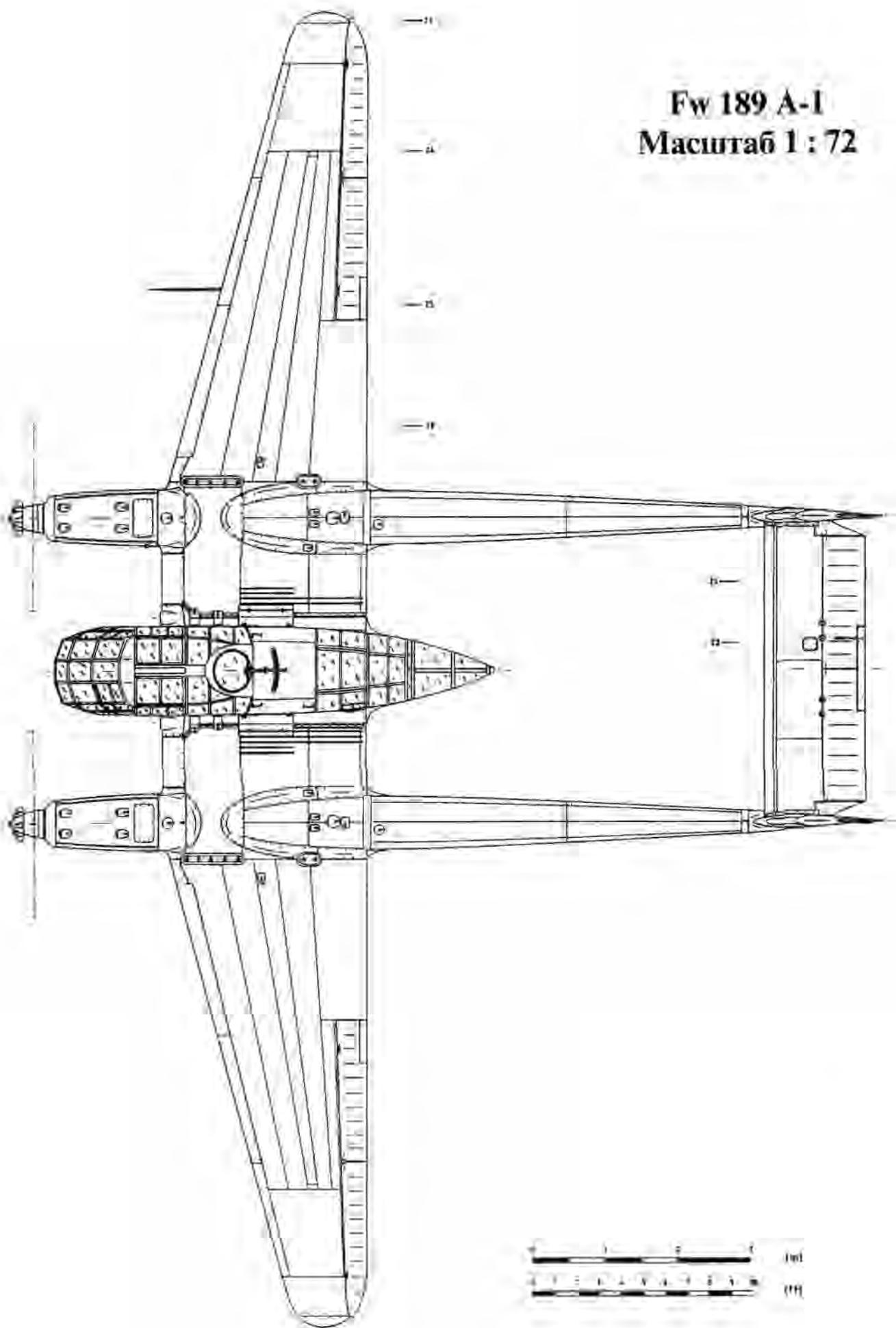


Fw 189 V6

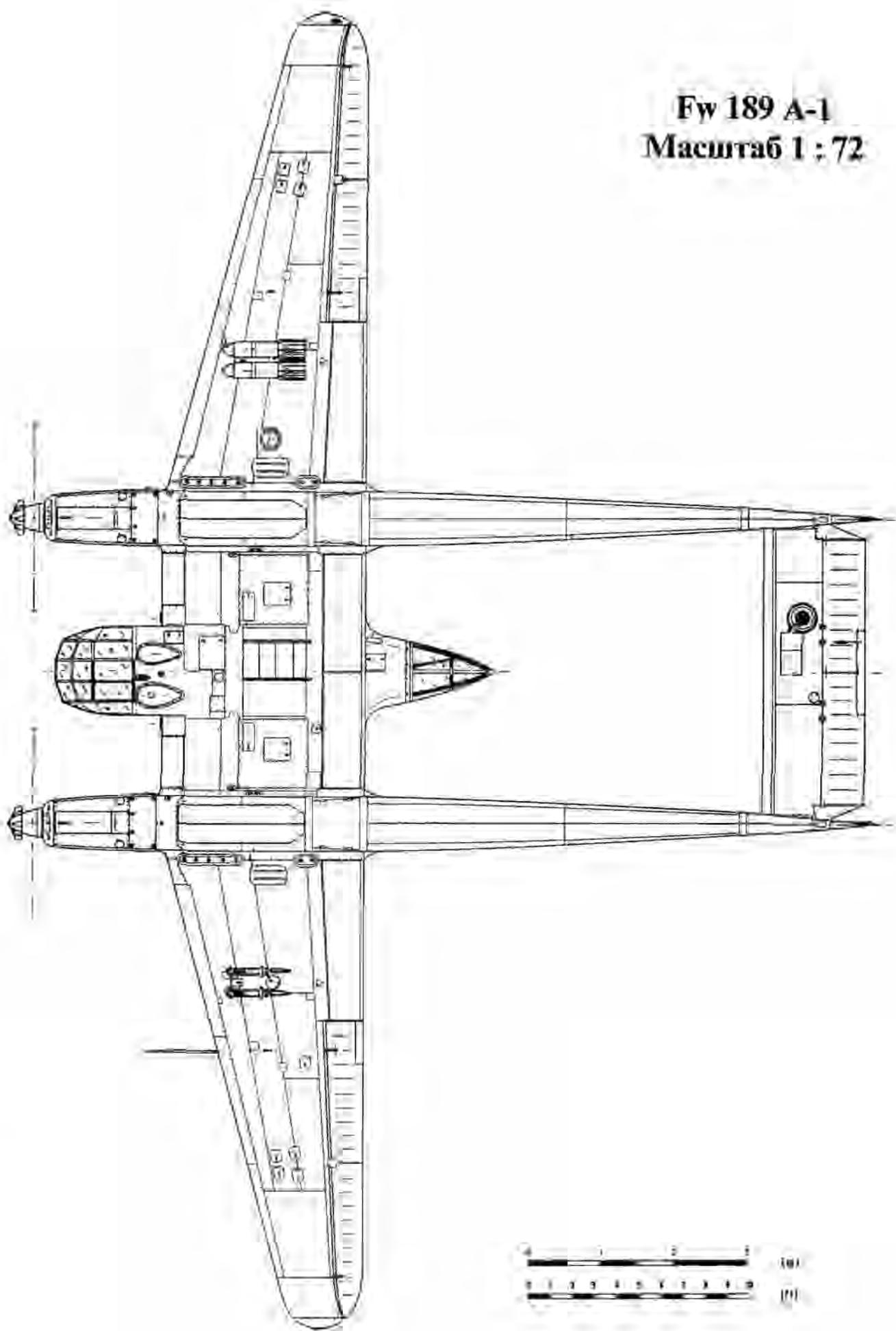


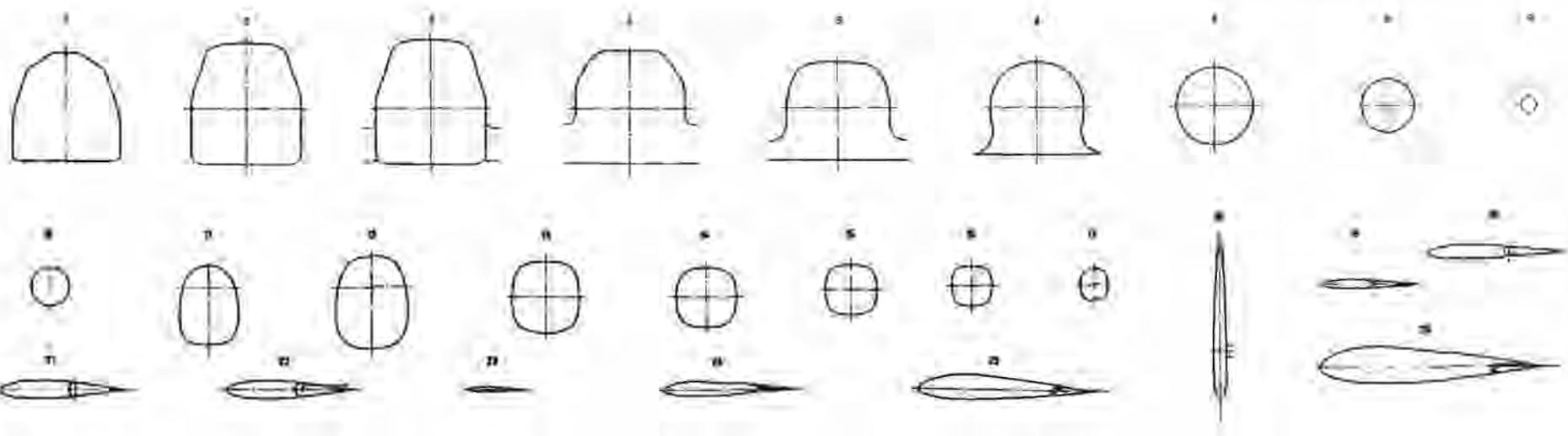
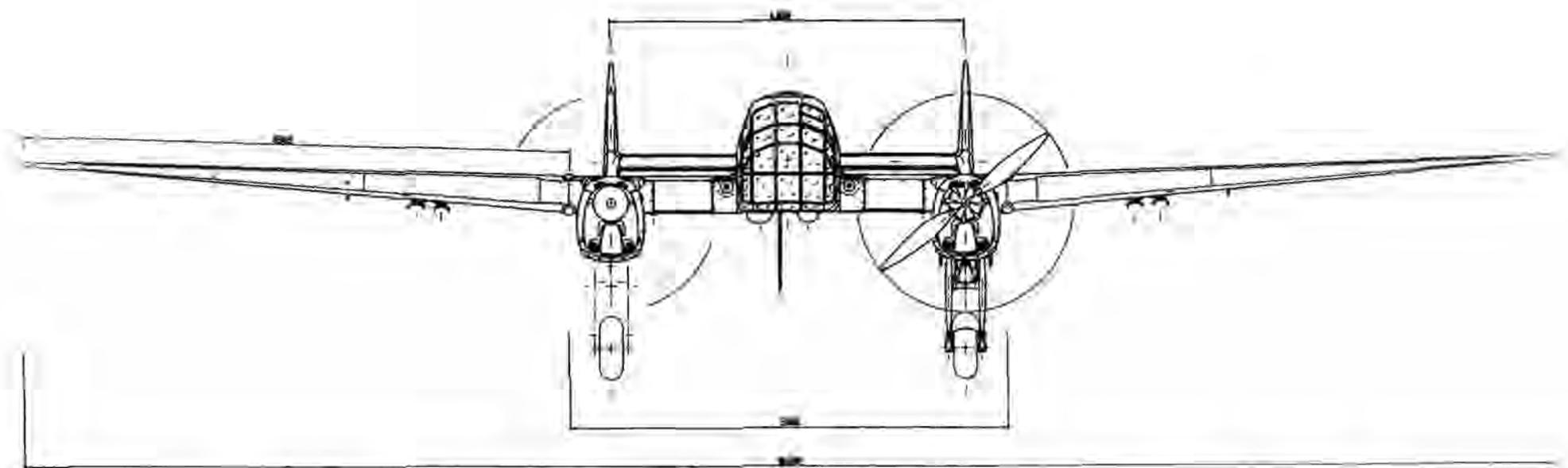
Центральная гондола самолета Fw-189V-6 представляла собой рассчитанную на двух членов экипажа бронекapsулу. Вооружение штурмовика состояло из двух 20-мм автоматических пушек MG-FF и четырех пулеметов MG-17 калибра 7,9 мм, еще один оборотный спаренный пулемет MG-81Z устанавливался у стрелка на подвижной турели. Все наступательное стрелковое вооружение монтировалось в центроплане. На заднем плане этой фотографии виден еще незаконченный учебно-тренировочный Fw-189B.

Fw 189 A-1
Масштаб 1 : 72

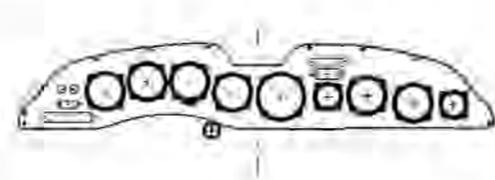
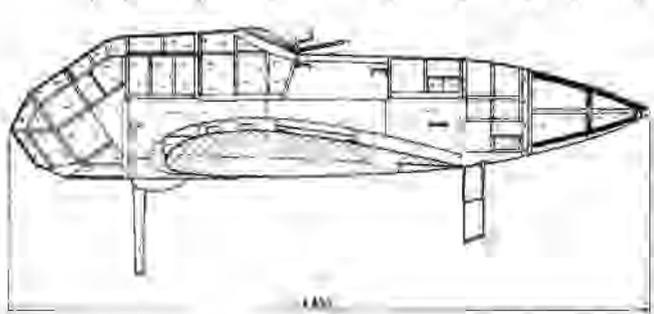
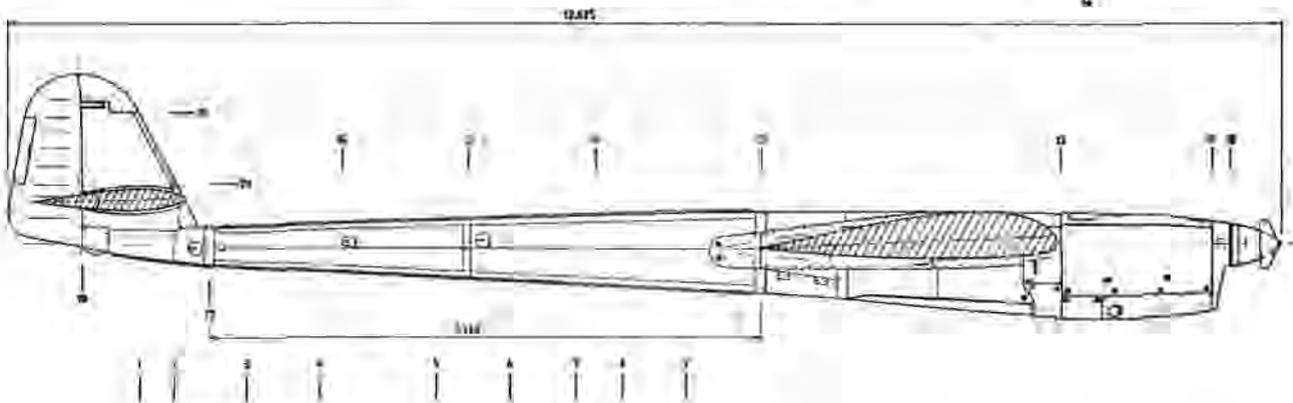
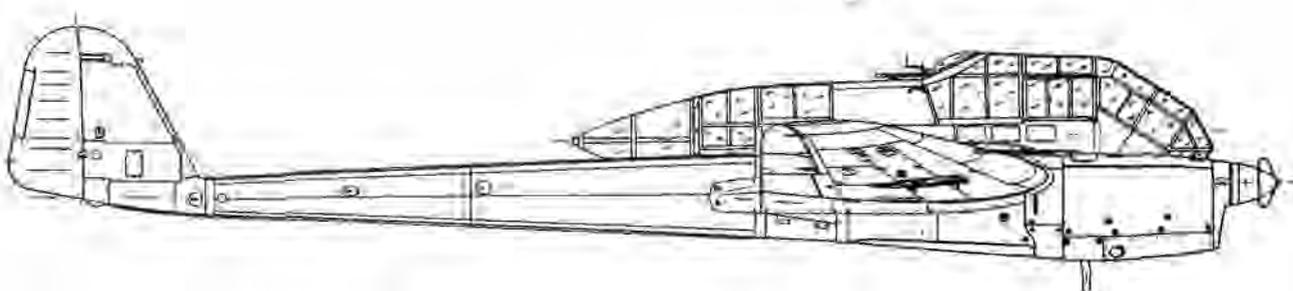
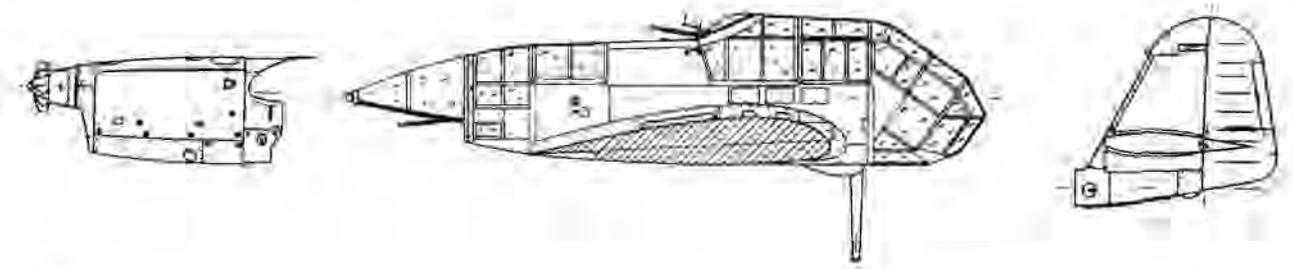
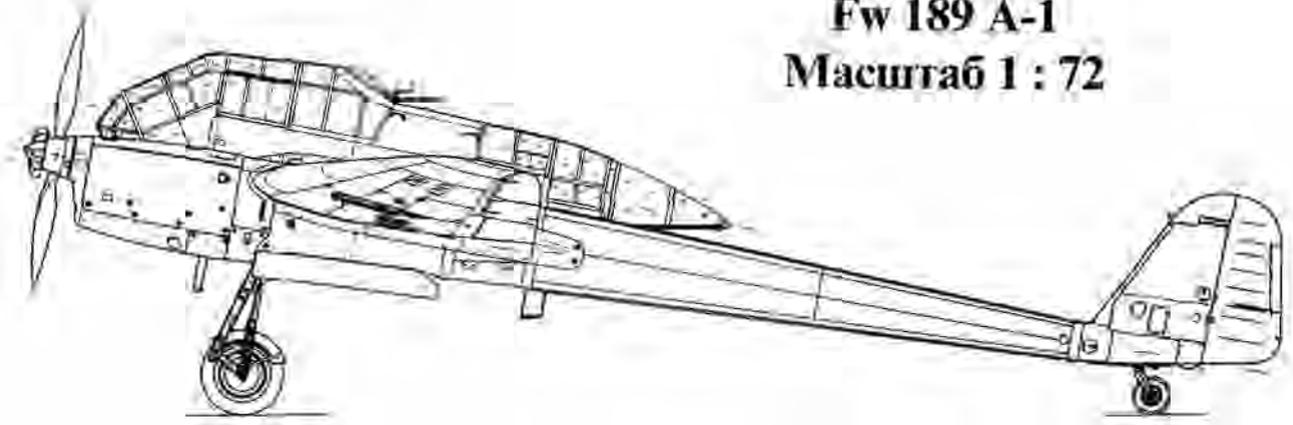


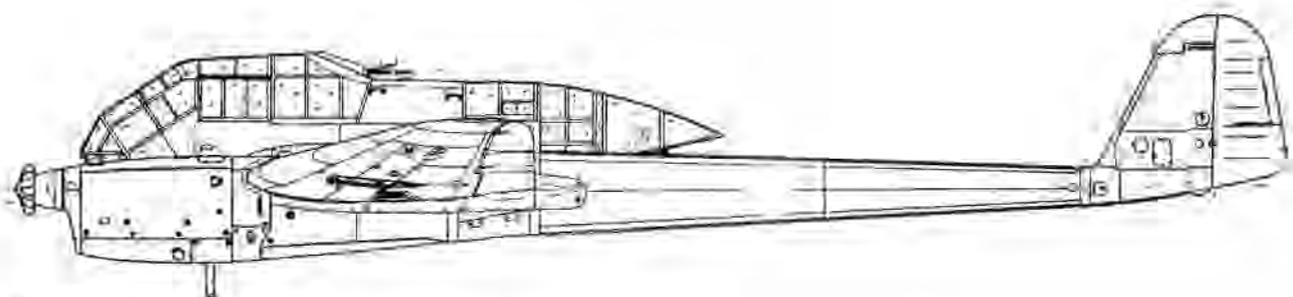
Fw 189 A-1
Масштаб 1 : 72



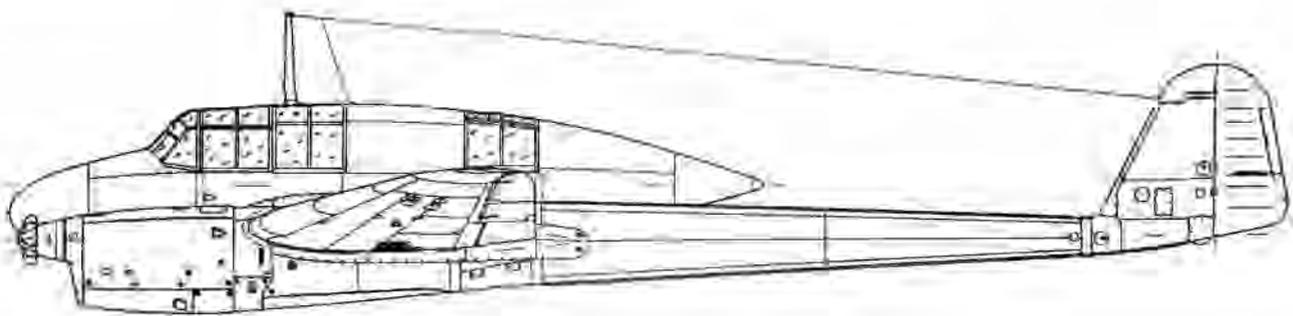


Fw 189 A-1
Macurraб 1 : 72

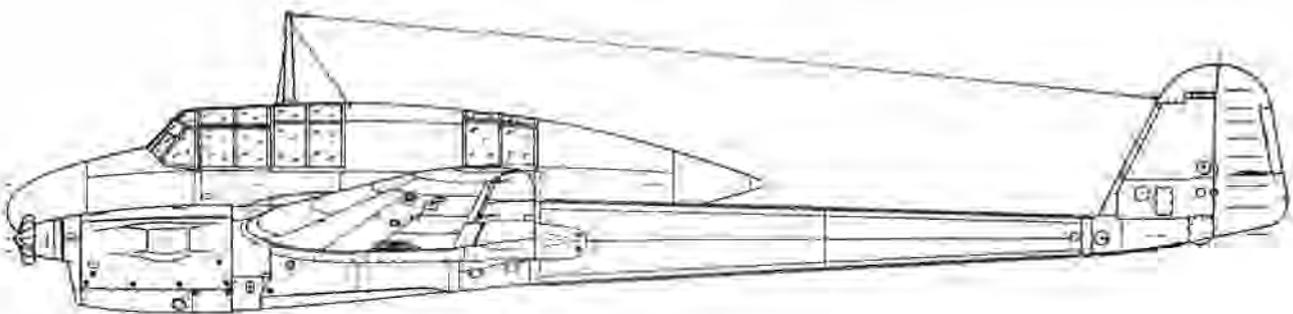




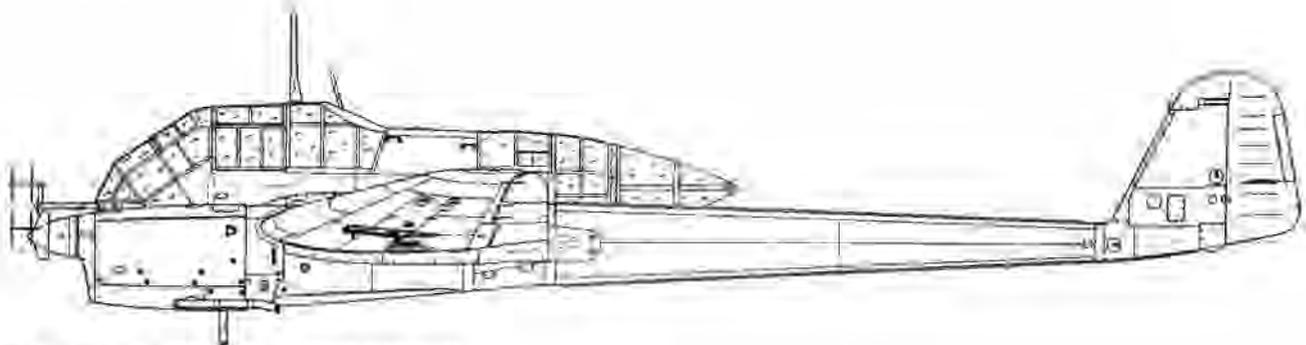
Fw 189 A-2



Fw 189 B-0



Fw 189 B-1



Fw 189 A-1 ночной перехватчик



Масштаб 1 : 72

вашего шага. Самолет имел новые основные опоры шасси. Средняя часть крыла подверглась переделке - в ней смонтировали две встроенные 20-мм автоматические пушки MG-FF и четыре пулемета MG-17 калибра 7,9 мм; у заднего стрелка монтировался 7,9-мм пулемет MG-81, кабина летчика была тесной, но в ней, в отличие от самолета Хеншеля, удалось разместить все необходимые приборы. Fw-189V-6 строился исключительно в качестве резерва на случай неудачи с Hs-129.

Фирма Хеншель, тем временем, спешила завершить выпуск предсерийной партии самолетов Hs-129A-0. Когда в конце сентября 1940 г. Fw-189V-6 доставили в Рехлин, Hs-129 завершили войсковые испытания в 5./(Schlacht)/Staffel Lehrgeschwader-2. Несмотря на то, что летчики остались недовольными самолетами фирмы Хеншель, RLM в конце октября выбрало для принятия на вооружение в качестве штурмового самолета Hs-129. Не последнюю роль в принятии такого решения сыграла низкая стоимость Hs-129 - на две трети меньше цены Fw-189C. Ударный самолет Fw-189C окончательно потерял шансы на серийное производство.

Служба разведчиков Fw-189 в составе люфтваффе

Первый опыт использования самолетов Fw-189A в качестве разведчика дал положительные результаты. Осенью 1940 г. тренировочное подразделение 9.(H)/LG-2 (LG - Lehrgeschwader) первым в люфтваффе получило самолеты первой партии Fw-189A-0, тренировочные Fw-189V летчики этой части использовали с весны прошлого года. В то же время на момент начала вторжения в Советский Союз в июне 1941 г. стандартным тактическим самолетом-разведчиком фронтовых подразделений Aufklarungsstaffeln (H) (H - Heeresgruppen) оставался Хеншель Hs-126. К концу 1941 г. большинство Aufklarungsstaffeln реорганизовали в группы ближней разведки Nahaufklarungsgruppen (NAG), которые передали в непосредственное оперативное подчинения сухопутных войск.

Зимнее наступление Красной Армии привело к тяжелым потерям в личном составе, люфтваффе стало ощущать нехватку подготовленных экипажей и самолетов, по этой причине ряд разведывательных подразделений пришлось расформировать. Вновь созданные Nahaufklarungsgruppen состояли из трех эскадрилий



На Fw-189V-6 проходил испытания контейнер для распыления химических отравляющих веществ; контейнер подвешивался на штатный бомбодержатель ETC-50/VIII.



Наземный технический персонал готовит к полету разведчик Fw-189A из 7. (H) 32, Восточный фронт, осень 1942 г. 7-й штафель 32-й группы ближних разведчиков находился в оперативном подчинении группы армий «Центр». Обратите внимание на нарисованную белой краской на капоте двигателя эмблему подразделения.



Разведчик Fw-189A на аэродромной стоянке, на заднем плане заметен его предшественник в подразделениях ближней авиационной тактической разведки - самолет Хеншель Hs-126. Остекление кабины Fw-189A закрыто чехлом, на солнце кабина быстро нагревалась - панели остекления играли роль линз.



Экипаж разведчика Fw-189A-1 одного из штаффелей люфтваффе обсуждает очередное задание, Восточный фронт. Экипаж Fw-189A состоял из трех человек: летчика, стрелка-радиста и бортеханика-воздушногo стрелка. На снимке в кромке центроплана между центральной гондолой и мотогондолой хорошо виден срез трубы, в которой смонтирован ствол 7,9-мм пулемета.

(на практике очень немногие группы действительно имели в своем составе три штаффеля). К весне 1942 г. на вооружение разведывательных подразделений начали поступать самолеты Fw-189A-0 и Fw-189A-1.

В таблице 1 приведены сведения о разведывательных подразделениях, действовавших на советско-германском фронте.

В декабре 1941 г. 9-я немецкая армия под ударами соединений генерала Конева оставила Калинин. В условиях суровой зимы подготовка самолетов к полетам вызывало множество сложностей. В разведывательных подразделениях люфтваффе ощущалась нехватка запасных частей, топлива, людей. Данные проблемы вызвали очередную реорганизацию, в ходе которой опять уменьшилось количество отдельных эскадрилий, теперь в боевых частях преобладали самолеты Fw-189A-1 (позже - Fw-189A-2). Первой новую технику получили подразделения дальней разведки 2.(F)/11 и Aufklarungsgruppe Gr.10 Tannenberg.

Таблица 1

Центральный участок фронта	
Группа	Эскадрилья
NAG-2	3.(H)21 (Hs-126); 1.(H)41 (Hs-126); 2.(H)23 (Hs-126)
NAG-5	1.(H)11; 2.(H)12 (Hs-126)
NAG-8	4.(H)23 (Hs-126)
NAG-10	5.(H)32 (Hs-126)
NAG-11	1.(H)31; 2.(H)31; 1.(H)13 (Hs-126)
NAG-15	1.(H)12 (Hs-126); 6.(H)32 (Hs-126); 2.(H)13
Северный участок фронта	
NAG-13	2.(H)21 (Hs-126); 3.(H)41 (Hs-126)
Заполярье	1.(H)32

Таблица 2

Группа	эскадрилья
NAG-1	5.(H)11 южный участок фронта
NAG-2	1.(H)41; 2.(H)13; 3.(H)21 центральный участок
NAG-4	2.(H)41; 6.(H) 13 южный участок
NAG-6	7.(H) 13 южный участок
NAG-7	1.(H) 10; 4.(H) 10 южный участок
NAG-8	3.(H) 13; 4.(H) 23; 4.(FT) 31 северный участок
NAG-9	1.(H) 21; 7.(H) 32 южный участок
NAG-10	2.(H)10; 2.(H) 31; 5.(H)32 центральный участок
NAG-11	1.(H) 13; 1.(H) 31 северный участок
NAG-12	6.(H) 41 южный участок
NAG-13	2.(H) 21; 3.(H) 41 южный участок
NAG-15	1.(H) 12; 6.(H) 32 южный участок
NAG-16	3.(H) 12; 5.(H) 12 южный участок

В таблице 2 приведены «результаты» реорганизации.

Полеты на ближнюю разведку на Восточном фронте становились все опаснее и опаснее. В некоторых подразделениях экипажи разведчиков урезали до одного человека, многих наблюдателей пришлось направить на краткосрочные курсы пилотов. Летная подготовка вчерашних наблюдателей была явно не достаточной - потери продолжали расти. Порой повички успевали выполнить всего один-два боевых вылета прежде, чем их сбивали.

Предпринятое в мае 1942 г. 17-й общевойсковой и 1-й танковой армий вермахта в районе Харькова наступление временно остановило натиск Красной Армии на южном участке Восточного фронта. Немцы получили передышку, за время которой сумели восполнить потери в людях и технике. Разведчики Fw-189 продемонстрировали в отдельных случаях потрясающую боевую живучесть. 19 мая 1942 г. два истребителя МиГ-3 атаковали немецкий разведчик над Таманским полуостровом. Советские истребители повредили левый двигатель «рамы», вывели из строя все оборонительное вооружение, тем не менее разведчик сумел приземлиться на передовом аэродроме. При посадке подломилась левая основная опора шасси и была смята левая плоскость крыла, но самолет в короткий срок отремонтировали, заменив мотор, опору шасси и плоскость крыла.

В сентябре 1942 г. на Восточном фронте имелось 174 разведчика Fw-189. Самолеты этого типа имелись также в Северной Африке - перед отправкой на Средиземноморье на воздухозаборниках карбюраторов монтировались фильтры механических частиц. В Северной Африке на Fw-189A-1 летал один единственный эстафель 4.(H) 12, самолеты имели пустынную камуфляжную окраску. В Западной Европе «рамы» использовались немцами в качестве связных и легких транспортных самолетов, для VIP перевозок. К примеру, Fw-189A-1/U3 W.Nr. 0178 служил персональным самолетом генерала Йешоннека, а на Fw-189A-1/U2 W.Nr. 0159 «H1+IN» летал в 1943 г. генерал-фельдмаршал Кессельринг. Интересно, что ни Йешоннек, ни Кессельринг не были профессиональными летчиками, однако оба при необходимости могли управлять Fw-189, впрочем, порой генералы садились в кресло пилота и без необходимости.

В отличие от генералов люфтваффе технический директор и глав-



Интересный снимок Fw-189A. Самолет имеет рули направления, снятые с другой машины, обратите внимание насколько цвет руля высоты отличается от окраски всего планера. По бортовому коду «Т1+СН» можно установить, что разведчик принадлежал подразделению I.(H) 10.



Офицер вермахта занимает место в кабине Fw-189A из 11.(H) 12, самолет должен срочно доставить курьера. «Рамы» часто использовались в качестве связных или для VIP перевозок.



Снимок разведчика Fw-189A из 2.(H) 21 сделан на степном аэродроме Восточного фронта. Обратите внимание на броскую эмблему эстафеля, нанесенную на внешний капот левого мотора и на кольца желтого цвета вокруг хвостовых балок. Радиопозывной «S» - красного цвета с белой обводкой.



Этот разведчик Fw-189A из 3.(Н) 12Рz совершил вынужденную посадку недалеко от реки Дон, лето 1943 г.



Подготовка к боевому вылету самолета Fw-189A из 1.(Н) 41, Восточный фронт. Внешние части нижних поверхностей плоскостей крыла окрашены в ярко-желтый цвет, вокруг хвостовых балок нанесены ярко желтые полосы - типичные отличительные знаки самолетов люфтваффе, действовавших на Восточном фронте.



ный конструктор фирмы Фокке-Вульф Курт Танк был еще и великолепным летчиком, в своих служебных перелетах он пользовался Fw-189A-1 W.Nr. 0029 «BQ+AY». В 1944 г. Танку запретили из-за высокой вероятности встречи с истребителями союзников летать на разведчике днем, предписав пользоваться «скоростным хорошо вооруженным самолетом». Технический директор, однако, продолжал летать на «раме», но только в темное время суток.

Ожесточенные бои за Сталинград в конце лета 1942 г. вновь поставили на повестку дня вопрос об исключительно высоких потерях в вооруженных силах Германии. Очень сильно пострадали разведывательные подразделения люфтваффе. 18 сентября 1942 г. «рама» из 6.(Н) 41 под прикрытием четырех истребителей Вф.109 занималась корректировкой стрельбы артиллерии, когда группу немецких самолетов атаковали советские истребители. Первым повредил раму Иван Балюк, добил разведчика командир группы советских истребителей Михайлик. Fw-189 завалился на левое крыло и перешел в беспорядочное падение, после чего столкнулся с землей. Экипаж самолета, оберфельдфебель Манфред Кюхле и штабфельдфебель Фридрих Леска, погиб. Еще один двухбалочный разведчик советские летчики сбили на следующий день, 19 сентября. В битве за Сталинград потери разведывательных подразделений люфтваффе в людях и технике в среднем составили 25%. Командованию люфтваффе в очередной раз пришлось проводить реорганизацию. Из дальнеразведывательных в ближнеразведывательные были преобразованы следующие группы:

- 3.(F) 31 в 3.(Н) 31 NAG-1
- 3.(F) 11 в 3.(Н) 11 NAG-3
- 2.(F) 33 в 2.(Н) 33 NAG-6
- 4.(F) 33 в 4.(Н) 33 NAG-16

В ходе контрнаступления Красной Армии на передовых аэродромах пришлось бросить некоторое количество небоеспособных самолетов Fw-189, но уцелевшие самолеты продолжали работать в интересах войск окруженной 6-й армии генерала Паулоса. 17 декабря в очередной раз отличился летчик-истребитель Михайлик в тяжелом поединке, сбивший «раму» («P2+BV»). В этот же день в районе Давыдовки корректи-

Заправка самолета Fw-189A перед очередным боевым вылетом на разведку, Восточный фронт, лето 1943 г.

Венгерские солдаты позируют фотографу на фоне поврежденного Fw-189A из 3.(H) 12Pz, окрестности Дона, лето 1943 г. Эмблема подразделения - ворона, обыгрывает фамилию командира штаффеля обер лейтенанта Раабе (обер лейтенанта Вороны).



ровал стрельбу артиллерии разведчик Fw-189 «5H+KK» из NAG-16. Разведчик эскортировали истребители Вf.109. Немецкие самолеты атаковала советская пара: командир Иван Максименко, ведомый - Чумбарев. Чумбарев впустую израсходовал весь боекомплект, после чего таранил раму, отрубив воздушным винтом своего истребителя одну хвостовую балку Fw-189. Экипаж разведчика - оберфельдфебель Майер, унтерофицер Шмидт и ефрейтор Сова - не смогли покинуть беспорядочно падавший самолет. Не всегда боевые вылеты завершались для экипаж разведчиков столь трагически. Многие пилоты выполнили на Fw-189 по несколько сотен заданий. Один экипаж даже перешагнул рубеж в 1500 боевых вылетов!

К началу февраля 1943 г. люфтваффе потеряли на Восточном фронте почти пять сотен самолетов и почти тысячу человек летного состава. Ближнеразведывательные подразделения лишились примерно 150 самолетов, в основном - Fw-189. К 31 декабря 1942 г. вновь сформированный штаффель 3.(H) 11 из NAG-3 лишился шести машин: W.Nr. 0206, 0147, 0240, 2307, 4212 и 2206.

Неудача под Сталинградом положила начало отступлению вермахта на всем протяжении советско-германского фронта. Отступление вызвало которую уже реорганизацию подразделений ближней авиационной разведки, имевших на вооружении самолеты Fw-189. Некоторые штаффели получили другие номера: 1.10 (бывший 1.(H) 10-1 из NAG-12), 2.10 (бывший NAG-9), 4.10 (бывший 1.NAG-2, перевооружен на Вf.109), 1.11 (бывший NAG-5) и 5.11 (бывший NAG-1). На вооружение ряда подразделений помимо Fw-189 поступили другие типы самолетов, главным образом разведывательные модификации двухмоторных истребителей Вf.110. На Кавказе продолжали дей-



Подвеска осколочной 50-кг бомбы на бомбодержатель ETC-50/VIII. Такие бомбы использовались для борьбы с партизанами или с пехотой на открытой местности.

Разведчик Fw-189A-1 из 1.(H) 32 в необычной темно зеленой/оливково-коричневой камуфляжной окраске. Такая окраска больше, чем стандартный черно-зеленый камуфляж самолетов люфтваффе подходила к природным условиям северного фланга Восточного фронта.





Техники заправляют горючим самолет Fw-189A, Восточный фронт, лето 1943 г. В каждой плоскости крыла разведчика были расположены по два топливных бака емкостью по 110 л. Обратите внимание на наплывы в месте стыка плоскости крыла и центроплана, наплывы закрывают узлы крепления плоскости к центроплану.



ствовать оснащенный «рамами» штаffel 1.21, на центральном участке Восточного фронта - 11.12 (бывший 1.(H)12). Группы NAG-2,3, 5, 8 и 10 находились в тылу на отдыхе и переучивании на истребители Fw.109 или Fw-190A-3/A-4.

Активность подразделений ближней авиационной разведки люфтваффе шла на убыль, в то время как активность советских истребителей росла, а точность и плотность огня зенитной артиллерии усиливалась. Все чаще экипажам немецких разведчиков приходилось вступать в воздушные бои; в 1943 г. в среднем на 90 боевых вылетов Fw-189 приходилась одна сбитая огнем с земли «рама». С мая 1943 г. самолеты Fw-189 стали привлекать для борьбы с партизанами, в подобных операциях как нельзя кстати пришлась малая скорость полета двухбалочных разведчиков. Несмотря на искусную маскировку, экипажи Fw-189 сумели вскрыть и уничтожить большое количество партизанских стоянок. В начале июля немецкие войска начали последнее за войну стратегическое наступление на Восточном фронте - операцию «Цитадель». Разведчики пытались отследить перемещения советских войск. В боях над Курской дугой отличились летчики вооруженной истребителями Як-1 эскадрильи «Нормандия» вооруженных сил Свободной Франции. Пилоты Лефевр и ла Пуан атаковали и сбили один Fw-189, второй разведчик на счет эскадрильи записали Литольф и Кастеллен, третий - Марсель Альбер и Альберт Прецноси.

12 июля в контрнаступления из района Курска перешли войска Красной Армии. Разведчики Fw-189 вскрыли дислокацию советских соединений, однако у немцев не имелось резервов, чтобы заткнуть все дыры в своей обороне. Через два дня после начала контрнаступления Красная Армия освободила от немецко-фашистских захватчиков города Орел и Белгород, в честь этого события в Москве прогремел первый салют. Большой проблемой для экипажей разведчиков стали новейшие советские истребители Ла-5 по силузту очень похожие на Fw-190. Теперь «рамы» старались пересекать линию фронта на предельно малой высоте, но все равно огромное численное превосходство советских истребителей наряду с усилением средств ПВО

Разведчик Fw-189 из 1.(H) 32 сфотографирован в полете над Финляндией. Обратите внимание на необычную камуфляжную окраску.

сухопутных войск поставили точку в успешной деятельности разведчиков. Особенно туго немецким истребителям, сопровождавшим Fw-189 пришлось после появления на фронте самолетов Як-3, на малых высотах имевших абсолютное превосходство над любым истребителем люфтваффе. Советские летчики относились к Fw-189 с уважением. Летчик-истребитель А. Семенов в своих воспоминаниях писал:

- «Рама», корректируя огонь артиллерии, сильно досаждала нашим наземным войскам. Самолет этого типа представлял собой сложную цель для летчиков истребителей. Сбить «раму» - не простая задача, даже более сложная, чем сбить истребитель ВГ.109 или бомбардировщик Ju-88.

Похоже отзывался о немецких Fw-189 знаменитый ас Александр Покрышкин, считавший сбитую «раму» самым объективным показателем мастерства летчика-истребителя.

Ближе к концу войны самолеты Fw-189 стали привлекаться к выполнению ночных разведывательных полетов, для чего на некоторых машинах устанавливалось специальное оборудование. Чаще всего, рамы вели визуальную разведку, осветительные авиабомбы для аэрофотосъемки ночью применялись достаточно редко, так как самолет при сбросе бомбы демаскировал себя, после чего попадал под огонь зениток.

По данным на 6 апреля 1944 г. в составе 6-го воздушного флота люфтваффе имелись следующие подразделения, оснащенные разведчиками Fw-189:

NAGr.4 - 8 боевых самолетов

NAGr.10 - 12 боевых самолетов

NAGr.15 - 15 боевых самолетов

два самолета Fw-189 имелось в I./NJG-100

С лета 1944 г. самолеты Fw-189 использовать для решения задач тактической авиационной поддержки уже не представлялось возможным, так как «рамы» стали наиболее приоритетной целью для истребителей ВВС Красной Армии. В отдельных случаях Fw-189 привлекались к ведению психологической войны - разбрасыванию листовок. Существует легенда о том, что якобы в ходе одного из таких вылетов экипаж «рамы» сбил советский истребитель... листовками. «Рама» высыпала бумажный груз перед носом советского самолета, пилот потерял пространственную ориентировку и не



Техник заправляет фотоаппарат Rb-20/30 перед боевым вылетом на разведку, Восточный фронт, 1943 г. В отсеке фотооборудования самолета можно было монтировать фотокамеры Rb-20/30, Rb-50/30, Rb-21/18 или Rb-15/18.



Разведчик Fw-189A-1 из I.21.(H) 12, Восточный фронт, 1943 г. Обратите внимание на необычную идентификационную окраску - белые полосы вокруг хвостовых балок и окрашенные в желтый цвет концы нижних поверхностей плоскостей крыла.



Снимок разведчика Fw-189А сделан с борта другого самолета такого же типа. Чаще всего «рамы» действовали на предельно малых высотах, где было проще избежать воздушного боя с истребителями противника. Самолет Fw-189А за счет хорошей маневренности в горизонтальной плоскости и эффективного оборонительного вооружения представлял собой сложную добычу даже для опытных летчиков-истребителей.



Этот самолет Fw-189 совершил вынужденную посадку из-за нехватки топлива, район реки Дон, 1943 г. Судьба экипажа неизвестна.



справился с управлением; истребитель разбился. Ночные боевые вылеты выполнялись на Fw-189 в течении всего лета 1944 г. К этому времени на вооружении многих подразделений имелся смешанный парк самолетов: Fw-189, Bf 109G, Fw-190A-2, Bf.110C.

Среди 200 самолетов действовавшей в Финляндии группировки Fliegerfuhrer Nord (Ost) 5-го воздушного флота люфтваффе имелось семь Fw-189. Самолеты находились на вооружении I.(H) 32, штабфель базировался на аэродромах Кемиярви, Алакурти и Петсамо. «Рамы» вели разведку над Кировской железной дорогой, наносили бомбо-штурмовые удары и разбрасывали листовки. В первую неделю мая 1943 г. один самолет из I.(H) 32 разбился на взлете.

В январе 1944 г. на аэродроме Идрица среди прочих подразделений 1-го воздушного флота базировались Stab/NAGr.5 и I/NAGr.5, в то время как 2/NAGr.5 короткое время дислоцировалась на авиабазе Питсерн. I.(H) 32, действовавшая с аэродрома Петсамо потеряла один самолет в воздушном бою, который имел место 15 апреля 1944 г. в районе Алакурти. К 26 апреля 1944 г. летчики I.(H) 32 совершили около 1000 боевых вылетов. 12 мая советские истребители сбили еще один Fw-189 из этого штабфеля.

Зимой 1944-45 г.г. самолеты Fw-189 действовали главным образом над Польшей и «протекторатом Богемии и Моравии». Часть поврежденных разведчиков немцы бросили на польских и чешских аэродромах при отступлении.

Самолеты Fw-189 принимали участие в боевых вылетах практически до последнего дня войны в Европе, хотя и в очень ограниченном количестве. Так в ночь на 17 апреля 1945 г. в рейде на позиции советских войск принял 21 самолет из состава NAGr. 2 и NAGr. 15, шестнадцать из них были Fw-189. В полете 19 апреля приняли участие два Fw-189 вместе с несколькими Bf.109 и Bf.110 из NAGr. 15. В последние дни войны «рамы» из I.(P) 41 действовали на южном участке Восточного фронта, в конце апреля этот штабфель преобразовали в NAGr. 2.

Этому Fw-189А из 2.(H) 31 пришлось садиться на брюхо из-за отказа системы выпуска шасси. Концы лопастей винта от соприкосновения с землей обломались, были помяты нижние поверхности планера самолета.

Снимок воздушного стрелка разведчика Fw-189A-1 сделан в полете. Хорошо виден пулемет MG-15 калибра 7,9 мм. Боевой опыт Восточного фронта показал необходимость усиления оборонительного вооружения. Вместо пулеметов MG-15 на разведчики стали монтировать спаренные пулеметы MG-18Z.



Несколько самолетов Fw-189 экипажам удалось перебраться в нейтральную Швецию. Первый двухбалочный «беженец» (Fw-189 W.Nr. 0271 «SE+PE») из Германии приземлился 8 апреля 1945 г. на аэродроме Альвештадт. Еще две «рамы» (W.Nr. 2326 производства фирмы Аэро «U2+ZD» и W.Nr. 0215 «U2+BD») приземлились в Бултофте 8 мая 1945 г. Самолеты, скорее всего, принадлежали Nahaufklarungsgruppe 5. Немецкие экипажи объяснили факт приземления на шведском аэродроме навигационной ошибкой. Несколько Fw-189 (известно о восьми самолетах, два из них – чешского производства) германские войска бросили на норвежских аэродромах. Большинство самолетов было утилизировано англичанами осенью 1945 г. В неофициальном порядке один Fw-189 передали ВВС Норвегии, эту машину сняли с вооружения в мае 1946 г. Уцелел один единственный Fw-189 W.Nr. 0173, который некоторое время летал в Великобритании.

Характеристики самолета

Самолеты Fw-189 были любимы экипажами. «Рама» проявила себя надежным самолетом в самых суровых условиях эксплуатации, с точки зрения безопасности полетов Fw-189 считался одним из лучших в люфтваффе. Удачное расположение оборонительного вооружения позволяло подготовленному экипажу успешно отражать атаки истребителей противника. Несмотря на недостаточную мощность двигателей, самолет отличался великолепной маневренностью и обладал хорошей боевой живучестью.

Кабина экипажа имела очень большую площадь остекления, обеспечивая великолепный обзор, однако из-за гнутых поверхностей остекления в отдельных местах фонаря обзор сильно искажался.

Запуск двигателя Аргус As-410 ручным стартером. Разведчик Fw-189A-1 принадлежит 11.(Н) 12. Двигатели Аргус As-410 отличались высокой надежностью и неприхотливостью, что играло большую роль в условиях суровой российской действительности.



На капоте мотора разведчика Fw-189A-1 видна эмблема 1.(Н) 31, самолет имеет регистрационный код люфтваффе «5D+FH», индивидуальная литера самолета «F» обведена белой каймой.





Техники обслуживают правый двигатель самолета Fw-189A из 5.(H) 12, Восточный фронт. Обратите внимание индивидуальная литера «E» бортового кода «H1+EN» имеет белую обводку, цвет самих литер - черный. Эмблемы штафеля нанесены на внешние борта мотогондол.



Несмотря на характерный пустынный камуфляж, фотография этого Fw-189A-1 сделана в России. Самолет имеет бортовой код «SI+FG», литеры черного цвета практически не видны на черно-белом снимке.



Самолет Fw-189A-1 бортовым кодом «T1+EN» не имеет эмблемы штафеля на капоте мотора. Машина принадлежит 5.(H) 12. Разведчик вооружен пулеметами MG-15.

Пустынный камуфляж представлял собой извилистые полосы желто-песочного цвета, нанесенные краскопультом поверх базовой средне серой окраски. Видимо снимок сделан только после окраски самолета в полевых мастерских, так как не видно никаких идентификационных обозначений подразделения, оборонительное вооружение не установлено.



Техники снаряжают аэрофотоаппарат Rb-50/30 перед очередным полетом Fw-189F-1 на разведку, Восточный фронт. Чтобы фотоматериалы не замерзли на морозе их обычно заряжали в фотокамеры в последние минуты перед взлетом.



Полугусеничный бронетранспортер буксирует по снегу разведчик Fw-189 на старт. Под плоскостями крыла видны бомбодержатели ETC-50.





Зимой работу технического состава эскадрилий ближней тактической разведки сильно осложнял мороз. На стоянках центральные gondолы и двигатели разведчиков закрывались утепленными чехлами. Обслуживание самолетов на морозе никому не доставляло радости.

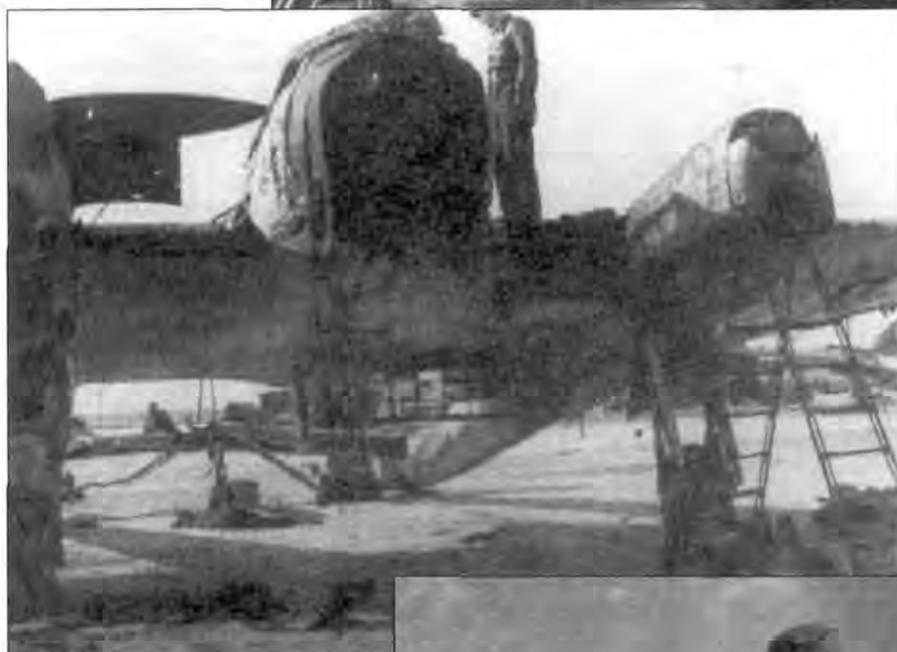


Разведчик Fw-189 на заснеженном русском аэродроме, на заднем плане - самолет Хейнкель He-46. Fw-189 несет характерных для самолетов люфтваффе, задействованных на Восточном фронте, желтых полос вокруг хвостовых балок. Судя по отсутствию чехлов на капотах двигателей, самолет подготовлен к полету.



Этот Fw-189 получил значительные повреждения при грубой посадке на передовом аэродроме. Машину списали, технический персонал использовал самолет в качестве источника запасных частей для других разведчиков.

Оружейники подвешивают на пилон ЕТС 50-кг бомбу. Обратите внимание - между хвостовыми стабилизаторами бомбы наварены отрезки труб. При падении бомбы воздух, проходивший с большой скоростью через эти трубы издавал пронзительный вой.



Разведчик Fw-189 после пожара, самолет восстановлению не подлежит. Механики снимают с машины все, что еще может пригодиться.

Техник снимает чехол с кока воздушного винта. Чехол с мотора уже снят и временно засунут в воздухозаборник системы охлаждения двигателя. Утепляющие двигатель чехлы - вещь на русских морозах совершенно необходимая. Двигатели воздушного охлаждения для условий русской зимы оказались предпочтительнее, в моторах жидкостного охлаждения хладагент часто замерзал.





Разведчик Fw-189A-1 из I.(H) 31, самолет имеет бортовой код «SD+KH». Самолет имеет зимнюю окраску, нанесенную поверх стандартного камуфляжа, опознавательные знаки и места нанесения бортового кода в белый цвет не красились.



Новенький разведчик Fw-189A-1 только что прибыл на Восточный фронт, зима 1943-44 г.г. На самолет уже нанесли бортовой код («SJ+EG»), но характерных желтых колец вокруг хвостовых балок пока нет. Оборонительное вооружение - пулеметы MG-15. На заднем плане виден самолет Юнкерс W-34. На фюзеляже Юнкерса заметна большая рамочная антенна, видимо, самолет используется для подготовки радиооператоров.



В состав экипажа входили: командир, он же летчик; штурман, совмещавший свои обязанности с работой радиста, бомбардир и стрелок; кормовой воздушный стрелок. Основным «оружием» самолета являлся установленный вертикально непосредственно за сиденьем командира аэротоаппарат.

Лучшей похвалой оружия всегда является похвала противника. После окончания войны в Европе союзникам досталось немало самолетов Fw-189, но только один с заводским номером W.Nr. 0173 активно эксплуатировался англичанами. Самолет не предназначался подобно другой трофейной технике для оценочных летных испытаний. Fw-189 в качестве летал связного и транспортного на маршрутах, связывающих Британию и континент. Несколько раз на «раме» летал известный летчик-испытатель авиации Королевских ВМС Эрик Браун. Браун провел оценочные испытания не одного германского самолета и был известен объективностью суждений. Он так отзывался о Fw-189:

- 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 восемь минут. Крейсерским режимом является полет на скорости 290 км/ч при частоте вращения вала двигателя 2820 об/мин. Самолет демонстрирует хорошие летные характеристики и удовлетворительную устойчивость даже в 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

Белая зимняя окраска быстр облезла с самолетов, обнажая стандартный камуфляж Fw-189. Интересный момент - на этом разведчике желтое кольцо нарисовано только вокруг первой хвостовой балки.

Разведчик Fw-189 взлетает с раскисшего аэродрома, Кубань, январь 1943 г. Обратите внимание - коки воздушных винтов окрашены краской разных цветов. На заднем плане - истребитель Fw-190.

падать, касание земли следует производить с вертикальной скоростью снижения 5,5 м/с на скорости 120 км/ч. В случае падения числа оборотов мотора ниже 1000 об/мин при выпущенном шасси раздается звуковой предупреждающий сигнал. Который может быть отключен.

Кэптен Браун летал на самолете W.Nr. 0173 производства завода фирмы Фокке-Вульф в Бремене. Самолет эксплуатировался англичанами в течение довольно короткого времени, после чего был передан на хранение на авиабазу RAF Бриз-Портон, а затем - утилизирован.

Венгерские «Bel ami»

Первые мирные годы

Согласно договору, подписанному 23 августа 1938 г. в словацком городе Блед, венгерское королевство получило возможность иметь вооруженные силы, равные по своим возможностям армиям сопредельных

Подвеска бомбы SC-50 на держатель UEC-50. Самолет Fw-189A принадлежит 2.(H) ZI. Хорошо видна нанесенная на капот двигателя эмблема штаффеля - танк черного цвета в комбинации с белым крылом на красном фоне. Окайтовка эмблемы выполнена голубой краской.



Разведчик Fw-189A-2 в зимней белой окраске. Машины данной модификации вооружались спаренными пулеметами MG-81Z. Бортовой код, кроме индивидуальной литеры, закрасен смываемой белой краской. В белый цвет красили только верхние и боковые поверхности самолетов, низ оставался прежнего светло-голубого цвета (RLM-65).



Правая основная опора шасси подломилась при жесткой посадке на облесенный аэродром, Россия, зима 1943-44 г.г. Обратите внимание - белая краска на верхних поверхностях слезла почти повсеместно. На снимке хорошо видна хвостовая самоориентирующаяся опора шасси.

государств. Официальный статус обрели ВВС Венгрии, получившие название Magyar Kiralyi Honved Legiero - Королевские венгерские военно-воздушные силы обороны страны. Венгерских военные самолеты сменили гражданскую регистрацию на опознавательные знаки тактические номера ВВС. На вооружении Magyar Kiralyi Honved Legiero состояли разведывательные самолеты Хейнкель He-46, WM-Фоккер С.V.D и WM-16 «Будапешт», сведенные в семь эскадрилий, по одной эскадрилья на каждый корпус сухопутных войск. Эскадрильи находились в оперативном подчинении командования корпусов. Из всех типов самолетов-разведчиков венгерских ВВС только He-46 мог считаться более-менее современным, остальные были абсолютно устаревшими и требовали замены. В 1939 г. на вооружение приняли первый аэроплан венгерской конструкции - WM-21 «Солом».

На момент бомбежки советской авиацией восточнославяцкого города Кошице, послужившей поводом для вступления Венгрии в войну на стороне держав Оси, оснащение

Летчик прогревает правый двигатель перед взлетом, левый мотор еще не запущен. Обратите внимание на неравномерность «облезания» зимней временной окраски. Судя по мазкам от кисти, заметным на капоте правого мотора, самолет красили вручную.



Экипаж занимает места в самолете перед очередным вылетом на разведку. Стрелок садится в кабину, летчик ожидает пока тот устроится на своем месте.



Экипаж покидает самолет после удачного боевого вылета на Восточном фронте. Обратите внимание на вооружение разведчика. В кормовой установке смонтирован спаренный пулемет MG-81Z, а на верхней турели стоит старый MG-15. Воздушный стрелок кормовой установки пока находится в самолете, его лицо видно через остекление. Все люки для доступа в кабину Fw-189 открывались вверх вбок.

разведывательных эскадрилий Magyar Kiralyi Honved Legiero оставалось прежним.

Война на Востоке

Сухопутные войска Венгрии выделили для участия в операциях на восточном фронте экспедиционный корпус, которому было придано авиационное подразделение, укомплектованное наряду с другими самолетами разведчиками He-46 и WM-21. Самолеты He-46 и WM-21 предназначались не только для ведения разведки, но и для нанесения ударов по наземным целям.

Усиление активности венгерской армии на Украине наряду с ростом сопротивления со стороны советской авиации заставило венгров реорганизовать свою авиацию, задействованную на Восточном фронте,

С этого разведчика Fw-189 «4E+MK» из 2.(H) 13 зимняя белая краска слезла практически вся. Самолет окрашен крайне необычно, обратите внимание - нижняя поверхность плоскости крыла до желтой заоконцовки темного цвета, явно - не светло голубая, как положено.

переворужив ее более современными истребителями, бомбардировщиками и разведчиками немецкой конструкции.

В качестве самолета ближней тактической разведки был выбран самый современный на тот момент разведчик Fw-189. Летчики любили эти самолеты за простоту пилотирования, надежность, высокую боевую живучесть, хорошую маневренность и отличный обзор из кабины.

Новая техника потребовала

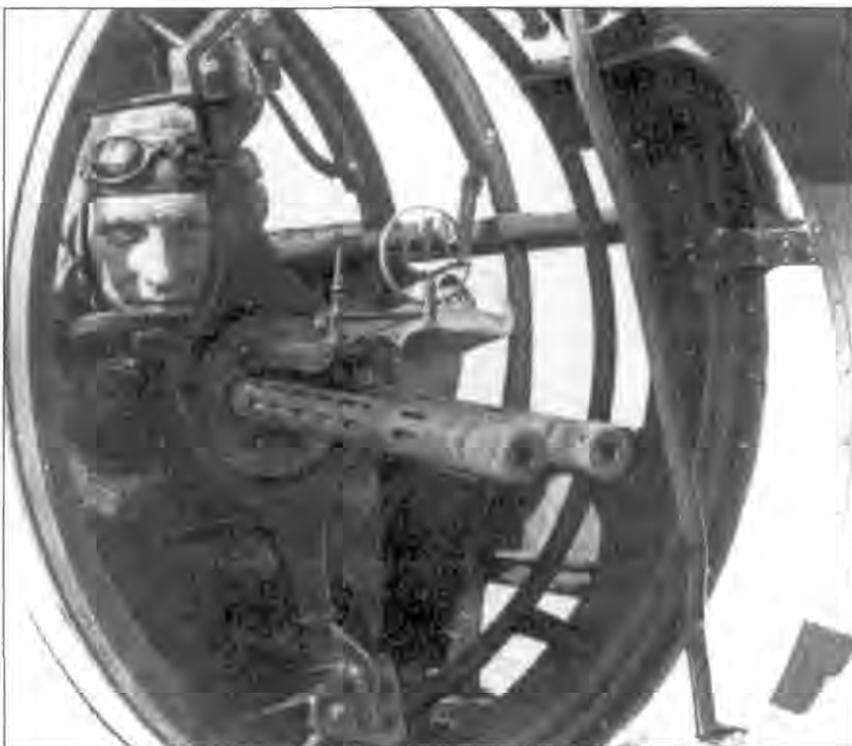
заняться переподготовкой экипажей, тем более, что экипаж Fw-189 был больше, чем экипаж любого разведчика, состоявшего на вооружении королевских ВВС Венгрии. В качестве центра подготовки летного состава венгерских Fw-189 выбрали авиационную школу люфтваффе, которая разместилась в украинском городе Проскуров (в настоящее время - Хмельницкий). Первой в Kiralyi Honved Legiero получила самолеты Fw-189 3/1. kozelfelderito-szazad - эс-





Оружейники укладывают патронные ленты к 7,9-мм пулеметам верхней турели самолета Fw-189, Восточный фронт. Разведчик окрашен в белый зимний цвет, временная окраска уже сильно облезла.

Турель пулемета MG-81Z с ленточным питанием, самолет Fw-189A-2. Спаренный пулемет выгодно отличался от MG-15 большей скорострельностью.



кадрилья ближней разведки 3/1. Эскадрилей командовал капитан Имре Телюши. Личный состав 3/1, Kozselfelderito-szazad прибыл в Проскуров в апреле 1943 г. и немедленно приступил к освоению разведчиков фирмы Фокке-Вульф. Первые полеты выполнялись на боевых Fw-189, принадлежавших Aufklarungsgruppe 31. Завершив курс подготовки, личный состав перебросили в Киев, где эскадрилья получила 12 двухбалочных разведчиков. 18 мая венгерские Fw-189 приземлились на аэродроме под Харьковом.

Первый боевой вылет на новых самолетах венгерские летчики совершили 22 мая, а на следующий день эскадрилья понесла первую потерю: с боевого задания не вернулась машина, в экипаж которой входили летчик 1-й лейтенант Ласло Шекли, наблюдатель капитан Кароль Ветё и стрелок-радист рядовой 1-го класса Нандор Лакович. Fw-189 подбили советские истребители над треугольником Чугуев-Волчанск-Купянек. Поврежденный самолет совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой войсками Красной Армии. Оставшиеся в живых летчик и стрелок попали в плен и провели в лагерях пять лет прежде чем вернулись домой в Венгрию.

23 мая в боевом вылете получил прямое попадание 37-мм снаряда Fw-189, пилотируемый 1-м лейтенантом Иштваном Наги, который дотянул поврежденную машину до аэродрома базирования. Дырки от пуль и осколков снарядов советских зениток нашли еще в одном венгерском Fw-189, летавшим в тот майский день на боевое задание.

В конце мая на этом участке фронта наступило затишье, венгерские экипажи на боевые задания не



Оружейники подвешивают контейнеры AB-250 на бомбодержатели ETC-50 самолета Fw-189A. Контейнеры могли нести разнообразный боевой груз, но чаще всего снаряжались мелкими противопехотными бомбами SD-2.

Хороший снимок бомбодержателей ETC-50/VIII, установленных на нижней поверхности крыла самолета Fw-189A. Оружейники подвешивают 50-кг бомбу, одна такая бомба уже подвешена.

летали. В ночь на 30 мая аэродромы Харьковского аэроузла подверглись массированному налету советской авиации, но венгерская эскадрилья тогда потерь не понесла.

В первом боевом вылете июня Fw-189A «F/0+57» получил несколько пулевых пробоин, повреждения самолета оказались незначительными.

Помимо выполнения разведки, экипажи венгерских Fw-189A привлекались к нанесению бомбоштурмовых ударов с малых высот: бомбовую нагрузку составляли четыре 50-кг бомбы SC-50. Такие полеты считались чрезвычайно опасными, сбить летящий на малой высоте не защищенный броней самолет в принципе можно было из любого вида стрелкового оружия. Приказ - есть приказ, и воздушные гонимые выполняли эти рискованные полеты. 6 июня все девять боеспособных самолетов венгерской эскадрильи ближней разведки летали на нанесение ударов по наземным целям. Как ни странно - потерь не имелось.

Курская битва

После 20 мая экипажи венгерских разведчиков отметили усиление наземной группировки войск противника, а 5 июля 1943 г. началась Курская битва.

Немецкое командование все чаще привлекало венгерскую эскад-



Техники готовятся к заправке разведчика Fw-189A, Восточный фронт. На снимке хорошо видны два небольших воздухозаборника маслорадиатора. Некоторые Fw-189A имели мачты радиоантенн в верхней части центральной gondolly, но на всех самолетах обязательно монтировалась нижняя мачта, на фотографии - выше заправочного шланга.





Оружейники подвешивают на бомбодержатель разведчика Fw-189А грузовой контейнер, Восточный фронт. Обратите внимание на странную фигуру на капоте мотора, Возможно при окраске в зимней цвет техники пытались по своему изобразить камуфляж, это место просто не окрашено в белый цвет.



Снимок разведчика сделан со второго Fw-189А-1, самолеты летят в плотном строю. Ведомый Fw-189А-1 окрашен в стандартный черно-зеленый камуфляж люфтваффе, на хвостовых балках видны желтые кольца - идентификационные знаки самолетов Восточного фронта.



рилью к выполнению боевых заданий. Первые полеты проходили в относительно спокойной обстановке, так как в воздухе господствовали самолеты люфтваффе, со временем ситуация в корне изменилась.

Разведчик Fw-189 вовсе не представлял собой простую мишень. Хорошая маневренность, удачная компоновка наряду с эффективным оборонительным вооружением и мастерством экипажей делали самолет очень трудной добычей для истребителей противника. Высокие качества самолета позволили венграм избежать больших потерь.

В первые дни сражения немецкое командование бросило в бой все способные подниматься в воздух самолеты. Венгерские экипажи наносили с малых высот удары по позициям советских войск, обычно Fw-189 несли бомбы SD-70, 7 августа 1943 г. советский истребитель Ла-5 сбил над населенным пунктом Задонецкое самолет сержанта Элека Папа. В тот же день венгерская эскадрилья получила приказ перебазироваться на запад - советские танки подошли в пределы прямой видимости аэродрома.

Новой базой стал расположенный западнее аэродром Ситиковка. Первый боевой вылет с нового аэродрома летчики выполнили в середине августа, в ходе выполнения задания на Fw-189 «F.0+64» снарядом разбило приборную доску, летчик был ранен, но смог дотянуть до Ситиковки. На посадке самолет получил тяжелые повреждения.

Передняя часть центральной gondoly разведчика Fw-189А крупным планом. Слева - наблюдатель, справа - летчик.

Подобные инциденты стали случаться все чаще. 27 августа пилотируемый сержантом Ференцем Някашем Fw-189 был подбит, а наблюдатель 1-й лейтенант Геза Шотцо тяжело ранен, он скончался в госпитале. На следующий день массу пробоя получил самолет капитана Тёмё, на его Fw-189 вышел из строя мотор, но опытный летчик вернулся на свой аэродром на одном работающем двигателе.

Советские истребители становились все агрессивнее. 21 сентября три самолета Як-9 атаковали разведчик эссына Бела Цапо, однако воздушный стрелок Fw-189 сбил один Як, а второй пытаясь повторить маневр Цапо столкнулся с землей. В тот же день атаке истребителей подвергся еще один венгерский разведчик. День выдался удачным для венгров: стрелок Fw-189 сбил два Ла-5. В октябре летчики эскадрильи 3/1 преодолели рубеж в 1000 боевых вылетов. 1000 боевых вылетов за пять месяцев!

С мая по декабрь 1943 г. летчики разведывательной эскадрильи 3/1 выполнили 1100 боевых вылетов, 60 раз самолеты получали повреждения от огня зенитной артиллерии и 12 раз - от атак истребителей противника. Потери в экипажах составили трое убитых, двое пропавших без вести и несколько раненых.

Зима

В конце 1943 г. эскадрилья получила пополнение. Между тем отступление на Восточном фронте продолжалась. Сначала венгры перелетели в Бердичев, затем, в январе 1944 г., в Калиновку, где вместе с ними базировались истребительная эскадрилья 5/1 ВВС Венгрии и Aufklarungsstaffel из состава люфтваффе.

Боевые задания остались прежними: полеты на разведку, нанесение ударов по войскам противника. Участилось противодействие советских истребителей. 15 марта самолеты Ла-5 дважды за день атаковали венгерские разведчики, 17 марта - трижды.

Ситуация на фронте осложнялась. Утром 18-го марта 1944 г. танки Т-34 появились в непосредственной близости от аэродрома Радзивилов, где тогда базировалась венгерская разведывательная эскадрилья. Самолетам пришлось взлетать под огнем противника. Один Fw-189 на взлете получил прямое попадание снаряда, выпущенного из танковой пушки. Экипаж самолета забрал дру-



Опытный воздушный стрелок показывает на модели разведчика Fw-189A-2 секторы обстрела оборонительного вооружения. На снимке с трудом можно разглядеть, что под левой плоскостью. Установлен «козел», видимо у самолета неисправна левая основная опора шасси.



Разведчик Fw-189A-1, один из аэродромов харьковского аэроузла, начало 1943 г. Крест на хвостовой балке нанесен поверх желтого идентификационного кольца.



Разведчик Fw-189A-1 из 6. (H) 13, центральный участок Восточного фронта.



Разведчик Fw-189A-1 («BE+HJ») в одном строю с пикирующим бомбардировщиком Ju-87D. Fw-189A-1 имеет необычную для Восточного фронта окраску нижних поверхностей: полностью в желтый цвет снизу окрашены элероны.



Самолет Fw-189A приданный учебному подразделению люфтваффе, на вертикальном оперении белой краской написан бортовой номер. Бортовой код «KC+JN» нанесен в обычном месте на хвостовой балке. Данное учебное подразделение готовило летчиков для бомбардировщиков Ju-88, побережье Черного моря, 1944 г.



Наземный персонал занят рутинными проверками на самолете Fw-189 из 2. (H) 13, зима 1942 г. Снизу самолеты окрашены в черный цвет, вероятно этот самолет предназначался для ночных разведывательных полетов.

гой разведчик. Летному составу еще повезло - самолеты быстро взлетели и покинули опасный район. Наземный персонал отходил с боем. Эскадрилья перебазировалась сначала во Львов, затем - на аэродром Мокрое, расположенный в окрестностях Замостья.

18 мая на смену эскадрилье прибыло другое разведывательное подразделение венгерских ВВС - 4/1, kozselfelderito-szazad под командованием капитана Йозефа Фраунхоффера.

Новое подразделение понесло первые потери уже в ходе двухдневного знакомства с районом боевых действий: один самолет разбился в результате летного происшествия, второй - получил тяжелые повреждения при ночной посадке. После окончания тренировочных полетов 4/1, kozselfelderito-szazad перелетала на аэродром Замостье, а через десять дней - в Лисятитце, где поступило в распоряжение командования действовавшей на центральном участке Восточного фронта 1-й венгерской армии. Быстрая смена аэродромов не прошла даром. Экипажи не успевали знакомиться со сложным рельефом местности, в результате один самолет в тумане столкнулся с горой, экипаж погиб.

Отступление продолжалось. 23 апреля войска Красной Армии вошли в Станислав. Все венгерские эскадрильи поступили в распоряжение германского командования, на самолетах вместо опознавательных знаков Королевских ВВС Венгрии были нанесены опознавательные знаки люфтваффе. Венгерские Fw-189 летали на разведку, наносили с малых высот бомбо-штурмовые удары по наземным целям.

Как правило, первый боевой вылет производился перед рассветом в районе 1.30-2.00 ночи. Перед экипажами ставилась задача визуальной разведки войск противника, полет продолжался 2-2,5 часа. Второй вылет на фоторазведку выполнялся в дневное время и считался самым опасным из-за большей вероятности встречи с вражескими истребителями. Третий за день боевой вылет выполнялся в предвечернее время, снова на визуальную разведку. В одном из таких вечерних полетов 6 июня 1944 г. над восточным берегом реки Буг советскими истребителями был сбит самолет, командиром экипажа которого являлся наблюдатель капитан Ференц Хидвеги.

Через четыре недели также во время второго дневного вылета четыре истребителя Ла-5 атаковали меж-

ду Ковелем и Луцком Fw-189 2-го лейтенанта Андраша Шиморджи. Летчик пытался оторваться от преследования в облаках, но противник попался упорный. В конце концов раненый Шиморджи совершил на поврежденном самолете вынужденную посадку. 26 июля над территорией противника пропал Fw-189 с бортовым кодом «F.0+60».

Боле удачливым оказался экипаж 2-го лейтенанта Андора Бегизшана. Стрелок-радист самолета Бегизшана сбил, атаковавший «раму» истребитель Як-9. Победу венгра в воздушном бою подтвердили немецкие танкисты, наблюдавшие за схваткой.

В конце июля 1944 г. венгерскую разведывательную эскадрилью перебросили на побережье Балтики. Здесь венгры успели выполнить всего несколько боевых вылетов, после чего 11 августа их опять вернули на Украину, на аэродром Ужгород. Отсюда разведчики приняли участие в подавлении Словацкого национального восстания.

23 сентября самолет 2-го лейтенанта Гомбоса был атакован истребителями. Венгерский летчик пытался найти спасение у земли, но только осложнил ситуацию, подставив свой Fw-189 под огонь зениток. Левый двигатель был разбит, после чего пришлось идти на вынужденную посадку на территории Словакии. Экипаж уцелел, а самолет после посадки восстановлению уже не подлежал.

Финал

В конце сентября венгерская эскадрилья все еще оставалась в Ужгороде, в октябре она передетела Гёделлё, где личный состав сдал свою материальную часть немцам. Наступил финал двух с половиной летнего участия венгерских воздушных разведчиков в боях на восточном фронте. За это время были и успехи, были и тяжелые потери. С начала 1944 г. личный состав эскадрильи 4/1 выполнил около 200 боевых вылетов, потеряв не менее десяти самолетов Fw-189. 15 человек летного состава погибло, шестеро получили ранения.

Ночной истребитель Fw-189 из NJG-100. Переоборудование Fw-189A-1 в ночной истребитель заключалось в установке пламегасителей на выхлопные патрубки двигателей, направленные вверх 20-мм пушки MG-FF вместо верхней пулеметной турели, но, самое главное, ночники оснащались радиолокатором FuG-212C-1. На снимке хорошо видна антенна РЛС.



Торжественная церемония по поводу 4000-го боевого вылета одного из подразделений ближней тактической авиационной разведки люфтваффе.



В носу центральной gondoly разведчика Fw-189A-2 укреплен юбилейный плакат по поводу 2000-го боевого вылета.





Снимок разведчика Fw-189 ВВС Словакии сделан на аэродроме в Татрах в 1944 г. Самолет несет опознавательные знаки словацкий ВВС - кресты голубого цвета с белой окантовкой и красным кругом в центре. ВВС Словакии получили не менее 14 самолетов Fw-189А-2.



На самолетах ВВС Словакии в период Национального восстания повстанцы нанесли новые опознавательные знаки. Этот поврежденный Fw-189 не смог взлететь с аэродрома Три Дуба и улететь в преддверии окончательного разгрома немцами словацкого восстания в Польшу, уже освобожденную войсками Красной Армии.



Экс-румынский разведчик Fw-189 проходил оценочные испытания в ЛИИ, снимок сделан на аэродроме в Жуковском. Рули направления окрашены в желтый цвет, на самолет нанесены опознавательные знаки ВВС Красной Армии.

На замену венгры получили шесть Fw-189, в числе которых был редкий учебно-тренировочный экземпляр с двойным управлением.

Тем временем, третья по счету венгерская разведывательная эскадрилья начала действовать под контролем немцев. Венгры летали над Балтийским морем с весны до конца 1944 г. Часть экипажей венгерских Fw-189 прошла переучивание на самолеты Me-210D и ВГ.109G-8 венгерского производства. Боевые вылеты на этих машинах выполнялись крайне редко.

В общей сложности Королевские ВВС Венгрии получили 20 самолетов-разведчиков Fw-189А-1/А-2, бортовые коды - от «F.0+51» до «F.0+69». Кроме того, венгерские экипажи летали на самолетах, изначально имевших опознавательные знаки люфтваффе. Таким образом, через руки венгров прошло не менее 25 самолетов Fw-189.

Болгария

Королевские ВВС Болгарии, Воздушные Войска, не принимали участия в войне против Советского Союза, но, так как Болгария являлась союзницей Германии, то ее ВВС получили в значительных количествах самолеты немецкой конструкции. В частности - 18 разведчиков Fw-189А в середине 1943 г. В Болгарии разведчики получили наименование «Циклон», иногда их также называли «Око». Самолеты поступили на вооружение двух эскадрилий 3-го орляка (группы) 1-го разведывательного полка (разведывательного полка). Фокке-Вульфты использовались болгарскими для разведки акватории Черного моря. Информацией, полученной в ходе этих полетов, болгары делились с немцами.

После того, как в сентябре Болгария перешла на сторону союзников, ВВС страны претерпели реорганизацию. 1-й разведывательный полк преобразовали в два орьяка. 3-й разведывательный орьяк включал 33-ю и 334-ю ято (эскадрильи). На вооружении 33-й ято имелось восемь самолетов Fw-189A, на вооружении 334-й — шесть. Три машины числилось в резерве. С середины сентября 1944 г. болгарские ВВС стали принимать участие в совместных действиях с ВВС Красной Армии. Болгары летали над Сербией, Македонией и Южной Венгрией. Особенно активно в интересах сухопутных войск Болгарии и Советского Союза действовал 3-й орьяк.

Самолеты Fw-189 оставались на вооружении ВВС Болгарии до конца 40-х годов, пока не началось широкомасштабное переоснащение вооруженных сил страны боевой техникой советских образцов.

Румыния

В годы второй мировой войны в частях Aeronautica Regala Romana, Королевских ВВС Румынии, разведывательные задачи выполняли бипланы IAR-37, -38 и -39 собственной конструкции. Поначалу Румыния не нуждалась в самолетах Fw-189, ставших стандартными разведчиками люфтваффе на восточном фронте. Положение изменилось весной 1943 г., когда было решено сформировать новое штурмовое подразделение, вооруженное, как предполагалось, противотанковыми самолетами Хеншель Hs-129В.

Из-за отсутствия у румын подходящих для переучивания на штурмовики Hs-129В двухмоторных самолетов командование Aeronautica Regala Romana попросила RLM предоставить в распоряжение нового подразделения Grupal 8 asalt, пять самолетов Fw-189A. 8-я штурмовая группа ВВС Румынии тогда базировалась в Кировограде. Самолеты Fw-189A имели опознавательные знаки люфтваффе, а их пилотировали немецкие летчики-инструкторы. После завершения программы переучивания, самолеты и инструкторы вернулись в Германию.

После восстания 23 августа 1944 г. в Бухаресте румыны захватили около сотни немецких самолетов, среди которых оказалось и два Fw-189A. Подавляющее большинство пригодных к полетам самолетов из состава люфтваффе экспроприировали русские. Машины, избежавшие



Один из самолетов Fw-189A-1 Королевских ВВС Болгарии. Обратите внимание на изображение глаза на капоте мотора, в ВВС Болгарии Fw-189A-1 получили наименование «Око».



Венгерские экипажи в 1943 г. проходили переучивание на самолеты Fw-189A-1 в украинском Проскурове.



Капот двигателя одного из венгерских самолетов Fw-189A, хорошо видна нарисованная через трафарет белой краской эмблема в виде пегаса. Пегас считался эмблемой эскадрильи 3/1 Королевских ВВС Венгрии.



На камуфлированный извилистыми полосами Fw-189A «PC+LF» летал венгерский экипаж сержанта Индре Жигани.

Сержант Ференц Някаи показывает на надпись «Pituko» (яблык), нанесенное на хвостовую балку его самолета.

конфискации получили опознавательные знаки новых румынских ВВС - красно-желто-голубые кокарды.

Трофейные Fw-189A румыны в боевых действиях не применяли. Эти самолеты использовались только в качестве учебно-тренировочных в летной школе, расположенной в окрестностях Бухареста на аэродроме Попешти-Леордени.

В конце 40-х оба Fw-189A наряду с другими уцелевшими самолетами германских конструкций были утилизированы.

На службе в ВВС Словакии

Устаревшая материальная часть словацких ВВС нуждалась в замене уже в первые годы второй мировой войны. Вопрос о модернизации неоднократно поднимали люди из DLM (Deutsche Luftwaffenmission in der Slovakei). Переговоры с RLM о возможности поставок современных самолетов вело командование ВВС Словакии. В начале 1943 г. удалось добиться выделения 14 разведчиков Fw-189A. Всю партию предстояло изготовить на заводе фирмы Аэро в Праге. В октябре 1943 г. немецкие летчики перегнали разведчики из Праги в Тренчин. 6 октября самолеты передали авиационному полку ВВС Словакии (LP-SVZ, Letecký pluk - Slovenske vzdušne zbrane). Все машины имели стандартную «рубленную» камуфляжную окраску люфтваффе, словацкие опознавательные знаки были нанесены в авиаремонтных мастерских аэродрома Тренчин.

Сразу же по завершению процесса передачи самолеты поступили на вооружение 1-й разведывательной эскадрильи LP-SVZ, которой командовал стотник Галбавый. Согласно документам словаки получили 12 самолетов модификации Fw-189A-2 и два специальных фоторазведывательных Fw-189W-2. В начале 1944 г. была заказана вторая партия развед-

На снимке - первый венгерский экипаж Fw-189A, вернувшийся с боевого задания. Слева направо: капитан Ветё (погиб), 2-й лейтенант Шекели (попал в плен), сержант Лакович (ранен). Самолет был сбит зенитной артиллерией 23 мая 1943 г.



Этот венгерский Fw-189 имеет необычный опознавательный знак, обычно концы крестов не достигали края черного квадрата. На левой хвостовой балке белой краской написано «Наблеанука» (сирена), на правой в аналогичном месте - женское имя «Иса».



Личный состав эскадрильи 3/1 Королевских ВВС Венгрии сфотографировался на фоне Fw-189 по поводу успешного завершения 1000-го боевого вылета, октябрь 1943 г. В этот период эскадрилей командовал капитан Теиблич, подразделение базировалось на украинском аэродроме Ситиковка.



чиков из десяти машин. До середины марта из Праги было поставлено семь Fw-189A-2 и один невооруженный фоторазведчик Fw-189W-2. К этому времени производство Фокке-Вульфов в Праге было уже свернуто, поэтому, поэтому, скорее всего, самолеты взяли с базы хранения или это были отремонтированные машины. Самолеты перегнали из Праги на аэродром Пештаны вместе с Fw-189A, предназначенными болгарским ВВС. Восемь «пештянских» разведчиков приняли участие в воздушном параде над Братиславой, который состоялся 14 марта 1944 г.



Один фоторазведывательный (фотограмметрический) Fw-189W-2 был передан Фотограмметрическому институту в Братиславе, остальные поступили на вооружение 1-й разведывательной эскадрильи, которая базировалась на аэродроме Жилина. В Жилине проводилась переподготовка экипажей самолетов-разведчиков. 13 мая 1944 г. один Fw-189A-2 получил повреждения на аэродроме Жилина из-за поломки опор шасси. Летчик, ротмистр Мячвек, отделался снзяками и легким испугом. Здесь же получила повреждения еще одна «рама», на сей раз по причине посадки с убраннным шасси. Более трагически завершилось столкновение в окрестностях деревни Доманицы самолета Fw-189A-2 W.Nr. 303 с деревом. Погиб весь экипаж: ротмистр Мадяр, надпоручник Ужчек и четник Финек. За несколько недель, не вступая в бой, эскадрилья из Жилины потеряла три Fw-189A-2. Приказом по ВВС Словакии от 27 июня 1944 г.

Венгерский стрелок занял свое место у верхней пулеметной установки MG-81Z самолета Fw-189. На венгерских разведчиках обязанности радиста выполнял кормовой воздушный стрелок, на самолетах Fw-189 из состава люфтваффе - наблюдатель.



Разведчик Fw-189 был крепким самолетом. Эта венгерская «грама» вернулась на аэродром с полностью разрушенным правым килем. На снимке - следы работы советских зенитчиков.

шесть оставшихся в 1-й разведывательной эскадрилье самолетов Fw-189A-2 передали в авиационную группу майора Трки, приданную восточно-словацкой армии генерала Малияра. Фотограмметрический Fw-189W-2, на котором летал надпоручник Коштял незадолго до начала Словацкого национального восстания перебазировался в Пештяны, затем самолет перелетел в Тренчин для ремонта. В это время поступил приказ экипажу оставить самолет в Тренчине и срочно прибыть в Братиславу поездом. Экипаж не подчинился. Летчик Й. Сетвяк и механик Курпел прихватив нескольких друзей перелетели в Польшу, на территорию, освобожденную войсками Красной Армии. Еще шесть словацких Fw-189 перелетели к русским 31 августа 1944 г. Самолетами управляли сотник Галбавый (W.Nr. 310), ротмистр Й. Холка (W.Nr. 315), ротмистр Й. Сливка (W.Nr. 316), ратник Й. Видершпан (W.Nr. 327), ротмистр О. Халич (W.Nr. 328) и ратник Пиварчик (W.Nr. 340). В каждом самолете помимо пилота находилось еще от трех до пяти словаков. Ротмистр Сливка вскоре вернулся в Словакию: 6 сентября 1944 г. его Fw-189A-2 (в настоящее время Сляч). Сливка доставил к повстанцам советского офицера связи И.И. Скрипка-Студёнского. 11 сентября полет на аэродром Три Дуба выполнил на Fw-189A-2 сотник П. Кашпарович. 24 сентября в преддверии разгрома восстания этот Fw-189A улетел из Трех Дубов на территорию, контролируемую Красной армией.



Технический персонал окружил новейший разведчик Fw-189A-1 «FO+63». На вертикальном оперении красно-бело-зеленые полосы (сверху вниз) национального флага Венгрии.



Уцелевший самолет

Чем дальше в прошлое уходит вторая мировая война, тем больше растет интерес к боевой технике того времени. Появилось целое направление - «авиационная археология». Энтузиасты выискивают потерпевшие крушение или сбитые самолеты по лесам, болотам, на дне рек и озер. Технику вытаскивают, а потом стараются привести ее в «божеский» вид, по возможности максимально приближенный к оригиналу.

Техники меняют разрушенный левый киль на получивший повреждения от огня зенитной артиллерии самолете Fw-189 сержанта Жигани.

В полете пара разведчиков Fw-189, один самолет принадлежит Королевским ВВС Венгрии, второй - люфтваффе, Восточный фронт. Полеты парами, а тем более группами практиковались крайне редко. Fw-189 летали на боевые задания в одиночку или под эскортом истребителей. Обратите внимание на некую конструкцию, смонтированную на стволе пулемета MG-15 - это солнцезащитный щиток, прикрывающий прицел. Никакой стандартизации в деле оснащения пулеметов прицелами не существовало, использовались прицелы самых различных типов и образцов.



1-й лейтенант Гомбош и наблюдатель из его экипажа определяют свое местоположение в полете путем сличения карты с подстилающей местностью. Обратите внимание на кольцо, закрепленной перед Гомбошом на уровне глаз летчика - это прицел установленных в центроплане пулеметов MG-15. Хорошо видны пилотажно-навигационные приборы, установленные на верхней приборной панели.



Сюрпризом для многих стала опубликованная в апрельском номере за 1992 г. в британском журнале «Эйроплен монсли» заметка о находке на территории России вблизи границы с Финляндией совершивших вынужденные посадки самолетов Fw-189 и Vf.110. Немецкий разведчик удалось идентифицировать - это самолет W.Nr. 2100 с бортовым кодом «V7+1H». Фокке-Вульф из I.(H) 32 был подбит советскими истребителями 4 мая 1943 г. в районе Лоухи. По пробоинам в планере Fw-189 удалось определить, что самолет атаковали с задней полушеры. Летчик посадил поврежденную машину на заросшую молодым лесом местность. Из экипажа (наблюдатель оберфельдфебель Курт Леберехт, летчик унтерофицер Лотар Мозес и воздушный стрелок Гюнтер Альбрехт) удалось спастись только летчику. Мозес сумел лесами перейти линию фронта, его одиссея продолжалась две недели. Самолет пролежал на открытом воздухе в дикой местности почти пол века, но его окраска с характерным зимним камуфляжем, равно как и бортовая символика, прекрасно сохранилась! При



Два венгерских летчика позируют на фоне своего Fw-189, на переднем плане лежат 50-кг бомбы SC-50. Белые круги на корпусах бомб являются узлами крепления к бомбодержателям ETC-50/VII.



Сержант Пуштай осматривает воздушное пространство в поисках истребителей противника.



Техники венгерской разведывательной эскадрильи в минуты отдыха. На заднем плане стоит разведчик Fw-189. Самолет имеет опознавательные знаки Королевских ВВС Венгрии, однако бортовой код «VG+ZJ» и желтые кольца вокруг хвостовых балок характерны для самолетов люфтваффе. Обратите внимание - кольца нарисованы гораздо ближе к хвостовому оперению, чем положено. Помимо всего прочего, у самолета еще и не окрашен левый капот правого мотора.



посадке машина получила значительные повреждения, но за несколько десятилетий от коррозии самолет (то что от него осталось после посадки) почти не пострадал.

Останки «рамы» купил британский коллекционер и реставратор боевой техники Джим Пирс из Суссекса. Пирс организовал перевозку Fw-189 в Великобританию для восстановления в пригодное к полетам состояние. Для сбора средств на приведение машины в должный вид было организовано «Общество Фокке-Вульф 189». В 1995 г. самолет демонстрировался на ряде авиационных хэппенингов.

Джим Пирс считает, что самым лучшим местом для восстановления Fw-189 является столица Чехии Прага, где некогда самолет был изготовлен. Впервые эту машину оторвал от земли 23 июля 1941 г. заводской летчик-испытатель Карел Ванек. 24 июля самолет уже сдали заказчику - люфтваффе.

Техническое описание самолета Фокке-Вульф FW-189

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

Гондола экипажа делится на центральную секцию, носовое остекление, заднюю промежуточную секцию с остеклением и хвостовую законцовку с пулеметной турелью. Каркас носового остекления изготовлен из стальных труб (до самолета W.Nr. 100 каркас выполнялся из алюминия). Остекление выполнено из близких по размерам плоских листов плексигласа. Одна из верхних левых панелей выполнена открывающейся («окно плохой погоды»). В полу правее сиденья наблюдателя имелся лючок для фотографирования ручной камерой. Над нижним остеклением монтировались металлические решетки для предотвращения продавливания плексигласа ногами.

Каркас носового остекления гондолы крепится к первому шпангоуту центральной секции на болтах. Силовой набор центральной части

Обратите внимание - отверстие под ствол левого крыльцевого пулемета MG-15 закрыто заглушкой. В нижней части передней секции центральной гондолы смонтирована вертикальная труба, через которую командир мог в полете сбрасывать донесения наземным войскам.

гондолы состоит из десяти шпангоутов и нескольких лонжеронов и обшит листами из дюралюминия. Центральная часть гондолы крепится болтами к центроплану крыла. Главный и задний лонжероны центроплана проходят поперек гондолы, оставаясь неизменным по высоте. Для доступа в кабину в верхней части центральной секции гондолы сделана два открывающихся вверх прозрачных люка, в нижней части имеется сдвижная форточка для вентиляции кабины. Оба люка снабжены устройствами аварийного сброса.

Регулируемое по высоте сиденье летчика сформировано металлическими панелями; сиденье крепилось к шпангоутам № 1. и № 3. Рычаг регулировки высоты сиденья был установлен справа, ход сиденья по высоте 150 мм. В чашку сиденья укладывался парашют. На правом борту между шпангоутами № 1 и № 5 находился рельс, к которому крепилось сдвижное/вращающееся сиденье наблюдателя-бомбардира. Верхняя часть центральной секции гондолы выполнена прозрачной. Кормовая поворотная пулеметная турель «Икарна» кругового вращения крепилась к фюзеляжу болтами, привод турели - электрический. В нижней кормовой части гондолы крепилась выдвижная телескопическая лестница, которая служила для облегчение посадки в самолет, привод лестницы - электрический. Кормовой воздушный стрелок располагался на специальном матрасе.

Хвостовые балки круглого сечения взаимозаменяемые. Каждая балка собиралась из двух половинок, которые соединялись друг с другом болтами. Передней частью балка крепилась к мотогондole 32 болтами. Передний и задний торцы балки имели усиленные фланцы, к заднему на 16 болтах крепилось хвостовое оперение. Небольшие размеры хвостовых балок обеспечивали увеличенный сектор обстрела смонтированного в центральной гондole оборонительного вооружения.

Трехлонжеронное крыло с работающей обшивкой имело центроплан прямоугольной в плане формы, к центроплану крепилась гондola экипажа. В месте стыка центроплана и плоскостей находились мотогондолы. Центроплан имел главный и вспомогательный лонжероны. Плос-

Снимок техников ВВС эскадрильи 4/1 Королевских ВВС Венгрии сделан в Польше во время переучивания личного состава на самолеты Fw-189A, начало 1944 г.



Импровизированное совещание экипажей венгерских разведчиков у горизонтального стабилизатора Fw-189 из эскадрильи 3/1. Снимок сделан на аэродроме, расположенном в районе Харькова, лето 1943 г.



Самолет принадлежит венгерской эскадрилье, однако на верхней плоскости крыла остался опознавательный знак люфтваффе. На снимке - Fw-189A-1 раннего выпуска, на верхней турели установлен один пулемет MG-81. Обратите внимание на солнцезащитный щиток прицела пулемета.



кости крыла имели положительное поперечное V равное 5 град. Плоскости крепились к центроплану болтами. Между нервюрами № 5 и № 6 была предусмотрена установка бомбодержателей ЕТС. Силовой набор плоскости состоял из главного и двух (переднего и заднего) вспомогательных лонжеронов, стрингеров и нервюр. Механизация крыла включала закрылки и двухсекционные элероны. Основные секции закрылков располагались на нижней поверхности центроплана между gondолой экипажа и хвостовыми балками. Каждая секция элеронов навешивалась на двух петлях. Каркас секции элерона - металлический, обшивка - полотняная. Внутренние секции элеронов имели регулируемые на земле триммеры. Углы отклонения элеронов +/- 20 град.

Посадочные щитки делятся на внешние и внутренние секции. Во взлетном положении внутренние секции щитков отклоняются на 15 град, внешние - на 8,5 град, в посадочном, внутренние - на 60 град., внешние - на 40 град. Каждая секция отклоняется посредством электропривода и системы тяг. Рычаг уборки/выпуска щитков установлен в кабине слева от сиденья пилота, имеется световая сигнализация положения щитков.

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. В основном разведывательном варианте массивная колонка управления со штурвалом установлена перед сиденьем летчика с некоторым смещением влево от продольной оси самолета. Управление рулями направления - посредством педалей.

Хвостовое оперение цельнометаллическое.

Руль направления может отклоняться вверх на 30 град и вниз на 28 град. Конструктивно руль делится на две взаимозаменяемые части, правую и левую. Каркас руля и обшивка носка - металлические, обшивка остальных частей выполнена из полотна. В средней части руля высоты имеется триммер, угол установки триммера изменяется в полете с помощью электропривода.

Кили не являются взаимозаменяемыми, они крепятся к фланцам хвостовых балок болтами диаметром 8 мм. Углы отклонения рулей направления +/- 30 град. После смены



Разведывательные полеты венгры часто выполняли без сопровождения истребителей. Разведчики Fw-189 считались для советских истребителей целью высшего приоритета. Руль направления этого самолета проинклинировался вперед, выущенная из пушки истребителя ВВС Красной Армии.

внутреннего оборудования рули становятся взаимозаменяемыми. Каркас рулей и обшивка носков - металлические, обшивка остальных частей выполнена из полотна. Каждый руль подвешивается на двух петлях. В верхней части рулей имеется весовые балансировки. Рули снабжены триммерами, правый служит только для статической балансировки, угол установки левого может изменяться в полете, для чего в левом киле установлен электропривод.

Шасси самолета убираемое. Основные опоры взаимозаменяемые, снабжены масляно-пневматическими амортизаторами. Опоры убираются в специальные ниши за мотогондолы поворотом назад, по полету. Убока/выпуск производится с помощью гидроприводов. Рама основной опоры сформирована двугавровыми профилями, изготовленными из электрона.

Диски колес изготовлены из электрона, пневматики - размером 770 x 270, давление в пневматиках 5,75 атм. Крылья-брызговики зафиксированы над колесами. Колеса основных опор снабжены независимыми тормозами, которые активизируются посредством гидросистемы. Управление тормозами - от педалей рулей направления.

В кабине летчика имеется световая сигнализация о положении

опор шасси, датчики монтировались в левой части приборной доски, выущенному положению обонных опор соответствовала горящая лампочка зеленого цвета. Имелась также светотехническая сигнализация о положении хвостовой опоры шасси. хвостовая опора крепится к переднему и заднему лонжеронам горизонтально о стабилизатора. Опора убирается поворотом влево в специальную нишу, устроенную в толще стабилизатора, с помощью гидропривода. Самоориентирующаяся хвостовая опора в выущенном положении могла принимать на 360 град. Диск хвостового колеса изготавливался из стали, давление в пневматике размерами 350 x 135 составляло 3,0 атм. К стойке хвостовой опоры опора крепится двухсекционный щиток, который в убранном положении закрывал нишу шасси. Время выпуска шасси с помощью гидросистемы 13 с, уборки - 8 с.

Силовая установка включала два 12-цилиндровых двигателя воздушного охлаждения Argus As-410A-1 вальевой мощностью 465 л.с. при числе оборотов мотора 3100 об/мин. Вращательный момент двигателя через редуктор с передаточным отношением 2:3 передавался на двухлопастный деревянный воздушный винт изменяемого шага, диаметр воздушного винта 2600 мм.

Двигатель крепился к мотораме. В каждой мотогондоле установлено по два дистанционно управляемых опистушителя.

Топливные баки установлены в мотогондолах непосредственно за нижними основными опор шасси. В каждой мотогондоле монтировалось по два 110-литровых топливных бака. Баки на болтах крепились к платформе, которая легко демонтировалась через нишу шасси. Топливные баки отделены от двигателя противопожарной перегородкой. Баки оборудованы сигнализацией об аварийном остатке топлива на 15 минут полета, две контрольные лампочки аварийного остатка установлены в левой части узкой приборной доски, закрепленной в верхней части кабины. Запуск двигателя осуществляется электростартером фирмы Бош или с помощью «ручки дружбы» грубой физической силой наземного персонала, отверстие под ручку имеется в левой стороне мотогондолы. Магнетон-системы Бош-Цвиллин: Тумблер включения стартера расположен на консоли слева от сиденья летчика.

С помощью гидросистемы производится уборка/выпуск опор шасси. Гидросистема имеет правый и левый контуры, независимые друг от друга. От левого контура производится уборка/выпуск левой основной и хвостовой опор шасси, от правого - только уборка/выпуск правой основной опоры шасси. Рычаг уборки/выпуска шасси установлен слева от сиденья летчика.

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

Высотное оборудование включало кислородную систему, баллоны с кислородом, изготовленные из легкого сплава располагались в крыле перед главным лонжероном. Все члены экипажа имели кислородные маски. Для пуска ракет из сигнального пистолета в полу кабины было устроено отверстие; ракеты хранились на стенке правого борта центральной гондолы. Бортпак хранился в пяти цилиндрических контейнерах, закрепленных на задней части левого борта.

Пилотажно-навигационные приборы размещались на узкой приборной доске, закрепленной над головой летчика. Магнитный компас был установлен в левой нише основной опоры шасси, на приборной дос-

ке находился его индикатор. На небольшой приборной панели, установленной между педалями на полу кабины, имелся резервный компас и индикаторы числа оборотов двигателей.

В состав радиооборудования входили радиоприемник E-17, радиопередатчик S-17, коммутационная аппаратура BG-17 и преобразователь сигналов U-17. Приемник, передатчик и коммутационная аппаратура размещались за сиденьем пилота, преобразователь был установлен в левой плоскости крыла.

В нижней части центральной гондолы монтировалась рамочная направленная антенна, в верхней - мачта для крепления натяжной волоконной всенаправленной радиоантенны. На ряде самолетов устанавливались приемно-передающие радиостанции FuG-XXV.

Фоторазведывательное оборудование состояло из зафиксированной в вертикальном положении стационарной камеры, закрепленной на массивной раме и ручной вспомогательной фотокамеры (НК-12,5 или НК-19). В качестве стационарных использовались аэрофотоаппараты Rb-20/30, Rb-50/30, Rb-2/18 или Rb-15/18. Камеры монтировались в центральной части гондолы непосредственно за главным лонжероном центроплана со сдвигом к левому борту. Открытие/закрытие крышки объектива и подача пленки производились электромоторами. Резкость и выдержку устанавливал вручную оператор, он же задавал частоту смены кадров. Ручная камера снимала на фотопластинки размером 7x9 или 13x18 см. Контейнер с ручной камерой крепился перед главным лонжероном центроплана.

Вооружение состояло из пулеметов и бомб на внешней подвеске. В толще центроплана по бортам центральной гондолы монтировалось по одному направленному вперед неподвижному пулемету MG-17 калибра 7,9 мм. Стволы пулеметов вставлялись в специальные трубы, снижающие загрязнение оружия. За главным лонжероном располагался боекомплект по 500 патронов к каждому пулемету. Стреляные гильзы выбрасывались через отверстия в обшивке нижней поверхности крыла. Огонь из неподвижных пулеметов вел летчик, кольцевой прицел крепился в кабине на уровне глаз пилота, пулеметная гашетка находилась на правом роге штурвала.

Подвижный оборонительный пулемет MG-15 (спаренный MG-18Z

на Fw-189A-2) монтировался на подвижной турели верхней люковой установки. Двойные дисковые магазины к пулемету MG-15 (пять штук) хранились на правом борту кабины в районе сиденья стрелка, еще один двойной магазин крепился к стенке левого борта. Еще один пулемет MG-15 имелся в законцовке центральной гондолы, стрельба из него велась через сдвижной люк. Боекомплект, пять двойных дисковых магазинов, размещался на левой и правой частях хвостового конуса. Стреляные гильзы от пулеметов собирались в резиновые контейнеры, расположенные под полом кабины.

Типичная бомбовая нагрузка включала четыре 50-кг бомбы, которые подвешивались на смонтированные на нижней поверхности центроплана бомбодержатели ETC-50. У бомбардировщика был установлен бомбардировочный прицел GV-219d. Сброс бомб могли производить бомбардир или летчик. Предусматривалась подвеска на бомбодержатели дымогенераторов S-125, предназначенных для постановки дымовой завесы.

Характеристики самолета Fw-189A

Размах крыла, м	18,4
Длина, м	12,03
Высота, м	3,1
Площадь крыла, м ²	38,0
Масса пустого, кг	2830
Нормальная взлетная масса, кг	3950
Максимальная взлетная масса, кг	4170
Нормальная нагрузка на крыло, кг/м ²	104
Максимальная нагрузка на крыло, кг/м ²	110
Дальность полета, км	670
Двигатели	2 x Argus As-410A-1
Взлетная мощность на уровне моря, л.с.	465 при 3100 об/мин
Оптимальный режим набора высоты	415 л.с. при 3100 об/мин
Мощность на крейсерском режиме, л.с.	325 л.с. при 2820 об/мин
Расход топлива на крейсерском режиме	200 л/ч (325 л.с. при 2820 об/мин на высоте 2400 м)
Максимальная скорость на высоте 2400 м, км/ч	350
Максимальная непревышаемая скорость пикирования, км/ч	502
Потолок практический, м	7300
Потолок практический при полете на одном работающем моторе, м	2700

Fw-189A-1 из венгерской разведывательной эскадрильи. Самолет по-прежнему несет опознавательные знаки люфтваффе.



Ночной истребитель Fw 189 из NJG 100.



Таблетка



Два Fw-189A-1 венгерских ВВС.



Детали кабины Fw-189A

Вернуться к оглавлению



Один из болгарских Fw 189A-1 выполняет разведывательный полет на Восточном фронте.

Fw 189A-1 словацких ВВС в Татрах. Самолет покрыт стандартным немецким камуфляжем, только опознавательные знаки люфтваффе заменены на словацкие.

