

УДК 623.746.3(430)
ББК 68.53
Я49

Иллюстрация на переплете *П. Волкова*

Якубович, Николай Васильевич.

Я49 Истребитель «Фокке-Вульф» Fw 190. Легендарный «потрошитель» Люфтваффе / Николай Якубович. — Москва : Яуза : Эксмо, 2024. — 144 с. — (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-04-198781-7

Истребитель выдающегося авиаконструктора Курта Танка создавался как прямой конкурент «Мессершмитта» Vf 109. «Фокке-Вульф» Fw 190 стал единственным немецким истребителем, спроектированным и запущенным в массовое производство уже во время войны. Он получил название «Вюргер» (Würger) в честь небольшой хищной птицы сорокопуд, известной в немецком языке как «потрошитель», поскольку она разрывает свою добычу на части. Этот самолет оставался загадкой для наших специалистов до конца 1942 года, когда «Фоккер» (так его прозвали в Красной Армии) вступил в бой на Советско-германском фронте. Именно на «Фоккерах» воевала знаменитая 54-я истребительная эскадра Люфтваффе «Зеленое сердце» («Grünherz»), а последним вариантом истребителя, с которым в воздушных схватках встретились наши летчики в 1945 году, стал Fw 190 «Дора» с двигателем жидкостного охлаждения. Всего же за годы войны авиапром Третьего рейха выпустил более 20 тысяч Fw 190 (больше произвели только Vf 109, но «Фоккер» превосходил «Мессер» по своей огневой мощи).

Новая книга известного историка авиации во всех подробностях рассказывает о создании, конструкции, вооружении и всех модификациях «Фокке-Вульфа» Fw 190 (в том числе ударных — штурмовика и истребителя-бомбардировщика), а также боевом применении одного из лучших истребителей Второй мировой войны.

Издание иллюстрировано уникальными чертежами, схемами воздушных боев и редкими фотографиями.

**УДК 623.746.3(430)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-198781-7

© Якубович Н.В., 2024
© ООО «Издательство «Эксмо», 2024
© ООО «Издательство «Яуза», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
Глава 1 Тактические приемы воздушного боя	7
Глава 2 Fw.190A	15
Глава 3 Fw.190A-4 (ФВ-190А-4)	26
Глава 4 Модификации Fw.190A-5 и Fw.190A-6	50
Глава 5 Самый массовый «Фокке-Вульф»	56
Глава 6 «Дора» вступает в бой	73
Глава 7 Ударные самолеты	88
Глава 8 Оружие «Фоккеров»	97
Глава 9 «Фокке-Вульф» в боях	103
Глава 10 На подступах к Берлину	117
Глава 11 Краткое техническое описание Fw.190A-4	124
Эпилог	139
Источники информации	140

Предисловие

Самолет-истребитель Fw190 — детище немецкого авиаконструктора и летчика Курта Танка. Как следует из биографии конструктора, опубликованной в средствах массовой информации, он в 1924 году после окончания университета поступил на работу в компанию металлического самолетостроения «Рорбах-Металлфлюгцойгбау», находившуюся в Берлине. При этом молодой специалист, специализировавшийся в области электротехники, стал руководителем отдела аэродинамики и испытаний. Упреждая удивление читателя, скажу, что аэродинамика как наука к тому времени находилась еще, если не в зачаточном состоянии, но и не на пике своего развития. При этом от инженера, решившего посвятить себя этой области знаний, требовалось главное — понимание физических процессов, происходящих при взаимодействии тела с набегающим потоком воздуха и, конечно, аналитический склад ума в совокупности с хорошими математическими способностями.

Работая в этой компании, Танку довелось участвовать в разработке как истребителей (самолет «Рофикс»), так и летающих лодок (Ro-III), и к 1929 году, когда он перешел на работу в компанию Bayerische Flugzeugwerke («Баварский самолетостроительный завод») в Аугсбурге, Танк стал не только полноценным конструктором, но и летчиком-испытателем. Но проработал он там лишь около двух лет.

С 1931 года Курт Танк — главный конструктор компании Fokke-Wulf GmbH «Фокке-Вульф Верке») в Бремене. Не вдаваясь в подробности его послужного списка, отмечу лишь, что к разработке истребителя Fw190 Курт Танк приступил в 1937 году. Исследовав несколько вариантов силовых установок, сделал ставку сначала на перспективный звездообразный мотор воздушного охлаждения BMW139, а затем на перспективный BMW801.

Автор намеренно опустил историю создания машины, поскольку об этом довольно много написано (точнее, переписано из зарубежных источников) в отечественных СМИ и остановился лишь на вопросах, связанных и испытаниями в Советском Союзе и боевом применении истребителя на восточном фронте.

В то время как начальник ВВС Красной Армии Я. В. Смушкевич и военный ко-



миссар ВВС Ф. А. Агальцов казнили себя перед Сталиным, признаваясь в своих ошибках, связанных с разработкой в СССР самолетов-истребителей с двигателями воздушного охлаждения, в Германии в 1939 году был построен первый прототип перспективной машины под обозначением Fw190V1 с двигателем BMW139. 1 июня того же года Fw190V1 поборол земное притяжение, но его доводка затянулась, и лишь в конце июля 1941-го с конвейера завода в Мариенбурге сошли первые Fw190A-1.

О существовании этой машины мы узнали до войны. Так, И. Ф. Петров в своих воспоминаниях «Авиация и вся жизнь», изданных 1993 году, отметил: «При посещении фирм „Дорнье“ и „Фокке-Вульф“ была выявлена подготовка к запуску опытного бомбардировщика Do217 и одномоторного истребителя Fw190. Образцы их к закупке не рекомендовались, поскольку они не вышли к тому времени из стадии испытаний».

Однако в кратком докладе «О состоянии авиационной промышленности Германии (февраль-апрель 1941 г.)», сделанном председателем авиационной комиссии И. Ф. Петровым (в ее состав, в частности, входили авиаконструктор А. И. Микоян и летчик-испытатель С. П. Супрун), упоминаний о самолете Fw190 нет, зато го-

Авиаконструктор-летчик Курт Танк



Полковник М. П. Понуров

ворилось крупносерийном производстве моторов воздушного охлаждения «801-А». Правда, не указывалось с какой целью.

Надо отметить, что 22 мая 1940 года завершились государственные испытания аналогичного отечественного двигателя М-82 с последующим запуском его в серийное производство. Но речь о разработке в Советском Союзе аналога истребителя Fw190 тогда не шла.

Для проверки машины в реальных боевых условиях в начале августа 1940 года первые серийные Fw190A-1 поступили во 2-ю авиагруппу 26-й истребительной эскадры, находившуюся во Франции. В боях его начали применять в следующем месяце. Однако начало массового использования новой машины относится только к концу 1942 года. Таким образом, на создание истребителя ушло три года. Для сравнения скажу, что советским специалистам для оснащения ЛаГГ-3 звездообразным двигателем воздушного охлаждения М-82 потребовалось лишь несколько месяцев, но это не значит, они создали продукт, способный конкурировать в «Фокке-Вульфом». У Ла-5 и его модификаций, а также

Первый прототип Fw.190



Тактико-технические характеристики самолета «Фокке-Вульф 190» по данным отчета НИИ ВВС за 1942 г.

	Мотор	Мощность мотора	Максим. скор., км/ч	Посадочная скор.	Пулеметов	Пушек
По англ. данным IX-1941 г.	BMW802	<u>1650</u> 5500	595–612		2	2
Показание пленного III-1942 г.	BMW802	до 1600	до 650	Больше 150	2	2

у Ла-7 было очень много недостатков, так и не устраненных до конца войны. Но в одном наши истребители имели важное преимущество — в высоких летно-тактических характеристиках и, конечно же, в выносливости советских летчиков.

О разработке Fw190 советские специалисты узнали еще в 1940 году, однако все попытки поближе познакомиться с этим проектом так и не увенчались успехом. Единственное, что нам показали немцы, так это сборку двигателей BMW801A на серийном заводе. Более того, весной 1941 года советским специалистам, как мне рассказывал один из ведущих специалистов НИИ ВВС инженер-полковник М. П. Понуров, входивший в состав последней делегации в Германии, предоставили очень подробное наглядное пособие по BMW801A в виде альбома с графическими материалами всех его узлов. Но не более.

Первое близкое знакомство советских специалистов с самолетом началось с двигателя BMW801A-1 № 831, поступившего в Группу отделов моторов и топлив (впоследствии 2-е управление) НИИ ВВС в конце 1942 года. В марте следующего года этот двигатель отправили в Центральный институт авиамоторостроения имени Баранова (ЦИАМ). Судя по всему, этот мотор был снят с бомбардировщика Do217K-1, который совершил вынужденную посадку на нашей территории. Двигатель мало чем отличался от BMW801D, использовавшегося на Fw190A. Спустя два месяца BMW801A-1 № 831 вернули в НИИ ВВС для дальнейших исследований.

О том, когда на советском фронте впервые появился Fw190, есть немало противоречивых сведений. Кто-то утверждает, что произошло это в конце осени 1941-го

в истребительной эскадре JG51, другие — в Норвегии в июле 1942 года, когда на них перевооружилась 1-я группа эскадры JG5. Попробуем разобраться в этом, вернувшись в прошлое.

В отчете НИИ ВВС «Боевая эксплуатация ВВС Красной Армии в Отечественной войне» за 1942 год по тому поводу говорилось:

«На нашем фронте уже появился новый немецкий одноместный истребитель „Фокке-Вульф 190“, построенный за время войны с нами. Пленный конструктор фирмы „Фокке-Вульф“ показал, что этот истребитель был сдан в серийное производство осенью 1941 г. Англичане об этом самолете сообщали еще в апреле 1941 г. Самолет имел следующие данные: [см. таблицу].

По данным пленного, самолет Fw190 имеет бронеспинку толщиной 25 мм. Забронированы мотор с обеих сторон и кольцевой масляный бак броней в 5 мм».

Ясно одно, что этот истребитель оставался загадкой для наших специалистов до ноября 1942 года, когда советская разведка смогла вычислить «Фоккеры» (такое прозвище получил самолет у советских военнослужащих) из 4/JG51, когда они вступили в бой.

Последним вариантом истребителя, с которым повстречались советские летчики в 1945 году, стал Fw190D с двигателем жидкостного охлаждения.

Эволюция «Фоккера» завершилась созданием Ta152, один из последних вариантов которого (высотный перехватчик) получил герметичную кабину пилота. Эта машина, созданная на базе Fw190D, но не оправдавшая надежд Третьего рейха, по данным автора, на советском фронте так и не появилась.

Глава 1

Тактические приемы воздушного боя

В одном из отзывов на мою книгу «Истребитель Me-109», изданную в 2019 году, говорилось, что автор обходит стороной проблему борьбы советских ВВС с самолетами люфтваффе. Учитывая пожелание читателя, попробую ответить на это замечание, опираясь на имеющиеся в моем распоряжении архивные документы, причем применительно не только к истребителю Fw190, но и другим машинам, применявшимся на советско-германском фронте, начиная с конца 1942 года, когда мы впервые встретились с Fw190 и модификациями «Мессершмитта», начиная с Bf109F.

Тактика люфтваффе

На протяжении всей Второй мировой войны тактические приемы пилотов люфтваффе практически не менялись.

Как следует из отчета из боевой деятельности 29-го гвардейского Волховского иап за 1942 год, «доминирующим моментом, достигающим успех в бою, у немецких истребителей является — внезапность в сочетании с маневром и огнем. Для этой цели противник широко использует естественные условия: погоду, солнце, превышение над нашими самолетами. В своем большинстве немецкие истребители стремятся атаковать цель с наименее защищенных сторон. При вынужденных положениях атакует и со сторон, прикрытых огнем пулеметов и пушек. С самолетами, уступающими в летно-тактических качествах, вступают в бой равном или с большим количеством, а с <...> Як-1, Як-7Б, Ла-5, как выявлено, вступает в бой в большинстве случаев только при благоприятных условиях. Это дает основание полагать, что летчики в достаточной степени изучили и изучают наши самолеты.

Основным боевым порядком истребителей противника является группа от двух до четырех самолетов попарно. В зависимости от важности объекта, таких групп может быть от одной до четырех-пяти. Длительный бой противник вести не способен, как правило бой происходит накоротке. Длительный бой про-

тивник применяет при задаче — сковать наших истребителей с целью выиграть время и дать своим бомбардировщикам решить задачу.

Зная вертикальный маневр наших самолетов, из невыгодного положения, как правило, уходят пикированием <...> и в исключительных случаях вверх. Атку производит ведущий, а ведомый его только прикрывает с хвоста. Огонь по воздушным целям в большинстве случаев ведут только прицельный, короткими очередями и с малых дистанций. При потере одного из пары, второй бросает поле боя и уходит на свою территорию. При массовых налетах на наши коммуникации противник высылает вперед на 8–10 км, заградительные группы истребителей от 8 до 20 самолетов с целью сковывания наших истребителей с задачей обеспечить беспрепятственное действие своим бомбардировщикам.

Для противодействия нашей авиации на главных направлениях противник значительный воздушный заслон истребителей, рассредоточив их по высоте.

Для борьбы с нашей авиацией, в зависимости от характера действия и назначения наших самолетов противник применяет разную тактику противодействия. При борьбе с нашими штурмовиками истребители противника стремятся их атаковать <...> сзади сверху или строго в хвост, а за последнее время — сзади снизу. При наличии прикрытия противник атакует наши штурмовики сзади снизу с бреющего полета. Для того чтобы себя не обнаружить в отдельных случаях даже не трогают наши зазевавшиеся истребители.

При борьбе с нашими бомбардировщиками истребители противника атакуют их сзади снизу, в зависимости от порядка прикрытия истребителями и боевого порядка бомбардировщиков. При компактных строях наших бомбардировщиков или штурмовиков противник проявляет малую активность, а если понесет от наших истребителей потерю, хотя и небольшую, оставляет поле боя и уходит.

В связи с тем, что ПВО объектов в нашем тылу значительно возросла, зенитные средства незначительно подняли

СЕКРЕТНО
№ 12 0295
2. шорт
1943 г.

43

СЕКРЕТНО
Экз. №

43

**ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ШТАБА ВВС КА
ГЕНЕРАЛ-МАЮРУ АВИАЦИИ ФЕДОРОВУ.**

На Ваш № 5016690 от 9 февраля 1943 г.

При обсуждении с летным составом 6-й ЗАВ показаний военнопленного летчика германской авиации лейтенанта Франца Жиренбурга сбитого в районе Великих-Лук 8.11.42г. можно сделать следующие выводы:

1. Отмечается преимущественная высота действий немецких истребителей 1500-3000 мет.
2. Совет немецкого летчика для самолета "PE-2" уходить вниз нецелесообразен, так как имея высотный мотор "PE-2" теряет в скорости.
3. Нападение на "ИЛ-2" производится чаще сверху, а не с низу, как утверждает пленный. Первое время перебивали хвосты, за последнее время ведут стрельбу термитными снарядами, быстро зажигающими самолет, особенно при попадании в бензобаки.
4. Немецкие истребители не бросаются на любой наш самолет, как только увидят, обычно они вступают в бой только при выгодных для себя условиях.
5. Уход вверх на "ЯК-1" может быть опасен потерей скорости. Допустимо в целях завоевания высоты разбиться на две группы идущих одна над другой на разных высотах. Высоту набирать до начала боя.
6. Необходимо шире использовать в целях маскировки солнце, облачность и высоту, стремясь подойти к противнику незамеченным.
7. При сопровождении "ИЛ-2" и "PE-2" требуется истребителям держаться ближе, ни в коем случае не отрываться.
8. Штурмовикам и бомбардировщикам воздушный бой вести в плотных, сомкнутых строях, случаи размыкания их в бою наблюдались, что приводило к потерям.
9. Нельзя ограничивать действия своих истребителей определенной данной приказом высотой, определив эту высоту противник забирался выше и имеет успех применив маскировку.
10. Резкий маневр группой в бою раскалывает ее и оторвавшиеся самолеты сбиваются.
11. Не следует из боя уходить на предельных скоростях. ПРИМЕР: группа "PE-2" сопровождаемая "И-16" пыталась уйти от противника, оторвалась от "И-16", противник занял положение между "PE-2" и "И-16" легко догнал "PE-2" и сбил несколько самолетов.
Кроме того большие скорости затрудняют маневр. Будучи подбит, стремясь на свою территорию при-
менять большие скорости необходимо.

Показания военнопленного летчика лейтенанта Ф. Жиренбурга, сбитого 8 ноября 1942 года в районе Великих Лук

прицельность стрельбы, высоты боев с противником стали определяться в пределах 4000–5000 метров. Нарращивание сил в воздушном бою противник производит путем вызова по радио помощи в район боя и, очевидно, покидать поле боя для вызова помощи им запрещено. Радио, как основной вид управления боем <...> делает авиацию противника достаточно гибкой и <...> эффективной.

Отмечены случаи использования истребителей ФВ-190 и Ме-109 для бомбометания по отдельным нашим объектам <...> г. Ленинграда с высот 7000–8000 метров бомбами 50–250 кг с последующим уходом со снижением на свою территорию. Имелся случай бомбометания шести ФВ-190 аэродрома Углово с высоты 3800–4000 метров 250-кг бомбами. Постоянной тактикой истребителей противника, как и прежде является выявление слабых мест в осмотрительности наших летчиков, неорганизованного боевого порядка и уничтожения, в первую очередь, оторвавшихся от группы одиночных самолетов» (ЦАМО, ф. 275 иад, оп. 1, д. 119).

В качестве примеров тактики немцев можно привести несколько воздушных боев разведчиков Пе-2 из 11-го отдельного разведывательного авиаполка, произошедших в 1943 году на Калининском фронте.

В качестве первого примера приведу событие от 19 июня. В тот день экипаж Пе-2 (летчик младший лейтенант В. И. Пушкарев, летчик-наблюдатель лейтенант И. Е. Лысенко и стрелок-радист младший лейтенант В. С. Ковалев, имевшие на тот момент налет 224, 462 и 224 часа соответственно) выполняли разведывательный полет за линию фронта. При этом экипаж разведчика обнаружил автоколонну до 20 машин, двигавшуюся из Демидова на Велиж и скопление четырех эшелонов на станции Орша.

При возвращении с задания после перелета линии фронта экипаж встретился с парой Fw190, взлетевших с аэродрома Смоленск, и навязавших ему оборонительный воздушный бой, в ходе которого был сбит один «Фоккер». Как следует из показаний немецкого летчика, они охраняли свой разведчик Hs126, находившийся на высоте 2500 метров. Ведущий немецкой пары, прекратив выполнение задания, приказал ведомому прикрывать «Хеншель», а сам атаковал, как казалось, «легкую добычу». Но не тут-то было дело. Стрелок-радист «пешки» вовремя обнаружил противника и открыл огонь короткими очередями с дистанции 1000 метров, а когда «Фоккер» приблизился на 200 метров, то попал под интенсивный огонь воздушного стрелка и разрывы авиационных гранат АГ-2.

Немец тоже успел нажать на гашетку, выпустив около 200 снарядов, но при выходе из атаки обнаружил падение давления масла и повышение его температуры и стал уходить на свою территорию, но не дотянул.

После этого в бой вступил второй «Фоккер». Атаковал «пешку» сверху, сбоку, справа он поджег правый мотор. При этом предположительно был тяжело ранен и летчик, у которого на останках тела в области грудной клетки обнаружены раны. Самолет упал в болото, унеся жизни всего экипажа.

Как показало расследование, причиной трагедии, видимо, стала (вопреки наставлениям) оторванность Пе-2 от облачного покрова, не позволившая ему скрыться от противника. В то же время приведенный эпизод свидетельствует о низкой дисциплине немецких пилотов, фактически бросивших на произвол судьбы своего разведчика. Экипажу «Хеншеля» повезло, поскольку в воздухе не оказалось советских истребителей.

Другой случай имел место 14 августа. В тот день экипаж капитана Н. Е. Самохина выполнял третий разведывательный полет, причем на высоте 5500–5600 метров. Зайдя с тыла в заданный район и разведав коммуникации противника от Смоленска на Духовщину, был встречен одним Fw190 и одним Vф109G в районе Духовщины, навязавшим разведчику бой.

Fw190 атаковал преимущественно сбоку, подходу под углом 30–40 градусов, а Vф109G — с задней полусферы. При первых же атаках Vф109G был сбит стрелком-радистом старшим сержантом Н. Н. Нежновым и горящим упал северо-восточнее Духовщины.

Атаки Fw190 парировались маневром летчика со скоростным снижением в сторону атакующего, но результата не давали. В тот момент на помощь одиночному «Фоккеру» подошла группа Fw190. Один из них уже за линией фронта огнем из пушек убил штурмана и осколками снаряда ранил стрелка-радиста.

При этом немцы напоролось на огонь зенитной артиллерии в районе станции Ломоносово и вышли из боя. После этого капитан Самохин скольжением сбил пламя, но управление машины оказалось перебитым, и тогда командир приказал покинуть ее на парашютах, сохранив свою жизнь и стрелка-радиста.

Второй случай имел место 6 октября 1942 года. В тот день экипаж старшего лейтенанта Михаила Степановича Зевахина выполнял разведывательный полет на самолете Пе-2 из того же 11-го отдельного разведывательного авиаполка на участке

линии фронта озеро Сенница — деревня Опухлики (Псковская область). Встав на курс для фотографирования, экипаж обнаружил группу бомбардировщиков противника под прикрытием Fw190. При этом командир допустил ошибку, рассчитывая, что истребители прикрытия не оторвутся от своих бомбовозов. Тем временем ударная группа из пяти «Фоккеров», обнаружив разведчика, начала его преследование. Напомню, что в отечественных ВВС за это наказывали летчиков, поскольку они лишали прикрытия ударные самолеты и их действия могли привести к невыполнению боевого задания.

Экипажу Пе-2 огнем и маневром удалось уйти в район аэродрома Стеревнево, где базировались истребители одного из наших полков. Но помощи, несмотря на подаваемый сигнал «Я свой», от них не дождался. При подходе к аэродрому у штурмана Пе-2 капитана И. И. Турчанова отказал пулемет, к тому же прямым попаданием снаряда из пушки был выведен из строя пулемет стрелка-радиста старшины Погорелова. В итоге немцы подошли разведчик. Получив команду командира прыгать, старшина Погорелов застрял в люке и падал вместе с самолетом, пока не сгорел ранец парашюта, что его и спасло. Правда, побывав в огне, он получил ожоги. Командир приземлился почти удачно, если не считать ранение в левую ногу. Штурман же, упав с нераскрытым парашютом недалеко от самолета, и, как предположили, причиной тому стал его удар о стабилизатор.

Из сказанного напрашивается единственный вывод, что выпускать Пе-2 на разведку следовало лишь под прикрытием хотя бы пары истребителей.

Вполне уместно привести еще одну заметку из газеты «Сталинский пилот» от 8 сентября 1943 года за подписью капитана С. Адольфа. «Девятка „Петляков-2“, которую мы сопровождали, уже вышла на цель. Впереди заметили четыре „Фокке-Вульфа-190“. Они шли растянутым строем.

Я со своим ведомым младшим лейтенантом Ермаковым сразу же ушел в сторону солнца, на высоту 1500–1800 метров, не выпуская из виду немецкую четверку. Ее дальнейшие действия были такими, как я предполагал: немцы прошли снизу, затем развернулись и стали попарно заходить нашим бомбардировщикам в хвост. Подпустив их поближе, мы сверху бросились в атаку: на ведомого, Ермаков — на ведущего.

Если бы сверху не было наших истребителей, Ермаков, безусловно, не атаковал бы „Фокке-Вульф“, а прикрывал мои действия. Но сверху висело несколько „яков“,

и мы благодаря этому получили возможность атаковать одновременно.

Заранее занятая выгодная позиция обеспечила успех: с первых же наших очередей оба „Фокке-Вульфа“ свалились на землю.

На боевом развороте я увидел вторую пару. Сделав переворот и оказавшись сзади ведомого „Фокке-Вульфа“, я с дистанции 100 метров без особого труда сбил его. Ведущему же удалось уйти вниз.

Интересно отметить, что летчики вражеской группы, увлекаясь преследованиями Пе-2, чрезвычайно неумело и пассивно реагировали на атаки наших истребителей».

Вот что значит надежное истребительное прикрытия.

Вообще, фронтовые газеты — это кладезь информации, но уточнить многие из описанных событий бывает очень сложно. Так, в той же газете «Сталинский пилот» от 11 августа 1943 года за подписью подполковника Н. Быкова была опубликована оперативная статья «Новые уловки немецких истребителей» следующего содержания:

«Как известно, раньше „Мессершмитты-109“ и „Фокке-Вульфа-190“ чаще всего пускались в атаку на „Ильюшин-2“ сверху сзади и с боков. В последних боях наши летчики отметили новые уловки врага.

Одно наше звено (четыре самолета. — Прим. авт.), летевшее в группе, которую вел капитан Тузов было атаковано „Фокке-Вульфа-190“ следующим образом. Идя навстречу „илам“ с превышением, вражеский истребитель открыл огонь с дистанции, примерно 2000 метров, затем сократив ее до 1000–800 метров, вошел в пики и после выхода из него очутился, таким образом, под животом нашего ведущего самолета.

„Фокке-Вульф-190“ сделал только видимость атаки в лоб. На самом же деле его целью было сбить „Ил“ ударом по мотору снизу. Но это врагу не удалось осуществиться потому, что он просчитался в скорости.

Вывод из всего этого мы должны сделать такой: если враг идет на сближение справа сверху, не следует спешить ведущему с поднятием своего самолета. Надо выждать момент, когда вражеский истребитель пойдет в пикирование, и тогда с отжимом вниз ловить его в прицел и открывать огонь.

При этом ведущему не стоит бояться, что он очутится под ударом спереди сверху, если вражеский истребитель не пойдет в пикирование. В таком случае лобовую вражескую атаку могут с успехом отразить ведомые...»

Но, случалось, и сильное истребительное прикрытие не всегда могло защитить от ударов неприятеля. Так, 10 марта 1945 года опытный экипаж Пе-2 128-го гвардейского бап 35-й гвардейской бад (Прибалтийский фронт) во главе с капитаном В. Ф. Островским после сброса бомб на высоте 2350 метров в момент закрытия бомболюка попал под удар Fw190. Неприятель атаковал снизу, сзади с выходом влево и вверх. При этом загорелся правый мотор, а за ним и центральный бензобак. «Пешка» с разворотом и резким снижением стала уходить на свою территорию. Покинул самолет на парашюте лишь стрелок-радист лейтенант М. И. Боев, но место его приземления никто не видел.

Как показало расследование, при встрече с истребителями противника бомбардировщики находились в плотном строю. Отражение атак истребителей осуществлялось с помощью пулеметного огня и гранат АГ-2. В результате один Fw190 был сбит командиром звена лейтенантом Романовым, шедшим слева от самолета Островского. «Фоккер» упал восточнее пункта Плауки. Потеря же Пе-2 произошла вследствие отсутствия вблизи истребителей прикрытия, находившихся выше строя.

В заключение главы приведу доклад командира 6-й запасной авиабригады (ЗАБ) полковника Шумова, адресованный 1 марта 1943 года заместителю начальника штаба ВВС Красной Армии генерал-майору авиации Федорову в ответ на его запрос № 5016690 от 9 февраля:

«При обсуждении с летным составом 6-й ЗАБ показаний военнопленного летчика германской авиации лейтенанта Франца Жиренбурга, сбитого в районе Великих Лук 8 ноября 1942 г. можно сделать следующие выводы:

1. *Отмечается преимущественная высота действий немецких истребителей 1500–3000 метров.*

2. *Совет немецкого летчика для самолета Пе-2 уходить вниз нецелесообразно, так как, имея высотный мотор, Пе-2 теряет в скорости.*

3. *Нападение на Ил-2 производится чаще сверху, а не снизу, как утверждает пленный. Первое время перебивали хвосты (изготовленные из древесины из-за недостатка дюралюминия. — Прим. авт.), за последнее время ведут стрельбу термитными снарядами, быстро зажигающими самолет, особенно при попадании в бензобаки.*

4. *Немецкие истребители не бросаются на любой наш самолет, как только увидят, обычно они вступают в бой только при выгодных для себя условиях.*

5. *Уход вверх на Як-1 может быть опасен потерей скорости. Допустимо в целях завоевания высоты разбиться на две группы, идущих одна над другой на разных высотах. Высоту набирать до начала боя.*

6. *Необходимо шире использовать в целях маскировки солнце, облачность и высоту, стремясь подойти к противнику незамеченным.*

7. *При сопровождении Ил-2 и Пе-2 требуется истребителям держаться ближе, ни в коем случае не отрываться.*

8. *Штурмовикам и бомбардировщикам воздушный бой вести в плотных, сомкнутых строях, случаи размыкания их в бою наблюдались, что приводило к потерям.*

9. *Нельзя ограничивать действия своих истребителей определенной данной приказом высотой, определив эту высоту, противник забирается выше и имеет успех, применив маскировку.*

10. *Резкий маневр группой в бою раскалывает ее, и оторвавшиеся самолеты сбиваются.*

11. *Не следует из боя уходить на предельных скоростях. ПРИМЕР: группа Пе-2, сопровождаемая И-16, пыталась уйти от противника, оторвалась от И-16, противник занял положение между Пе-2 и И-16 легко догнал Пе-2 и сбил несколько самолетов.*

Кроме того, большие скорости затрудняют маневр.

Будучи подбит, стремясь на свою территорию, применять большие скорости необходимо.

12. *Немецкие истребители не идут на лобовую атаку и не вступают немедленно в бой, если видят, что они обнаружены и нет превосходства.*

13. *Выходить из атаки нужно под самолет противника в сторону мертвых конусов.*

14. *Летчику-истребителю не следует увлекаться целью настолько, что забывать об осмотрительности, а иногда и о защите товарища.*

Перечисленные пленным немецким летчиком недостатки и ошибки советских летчиков в большинстве случаев подтверждаются, а именно:

а) *Слаба осмотрительность особенно в задней полусфере и при возвращении на свой аэродром после выполнения задания.*

б) *Незнание тактики противника прибывающим на фронт молодым летным составом.*

в) *Слабое знание летно-технических данных самолетов противника и даже своих.*

г) *Огонь открывается с большой дистанции и длинными очередями.*

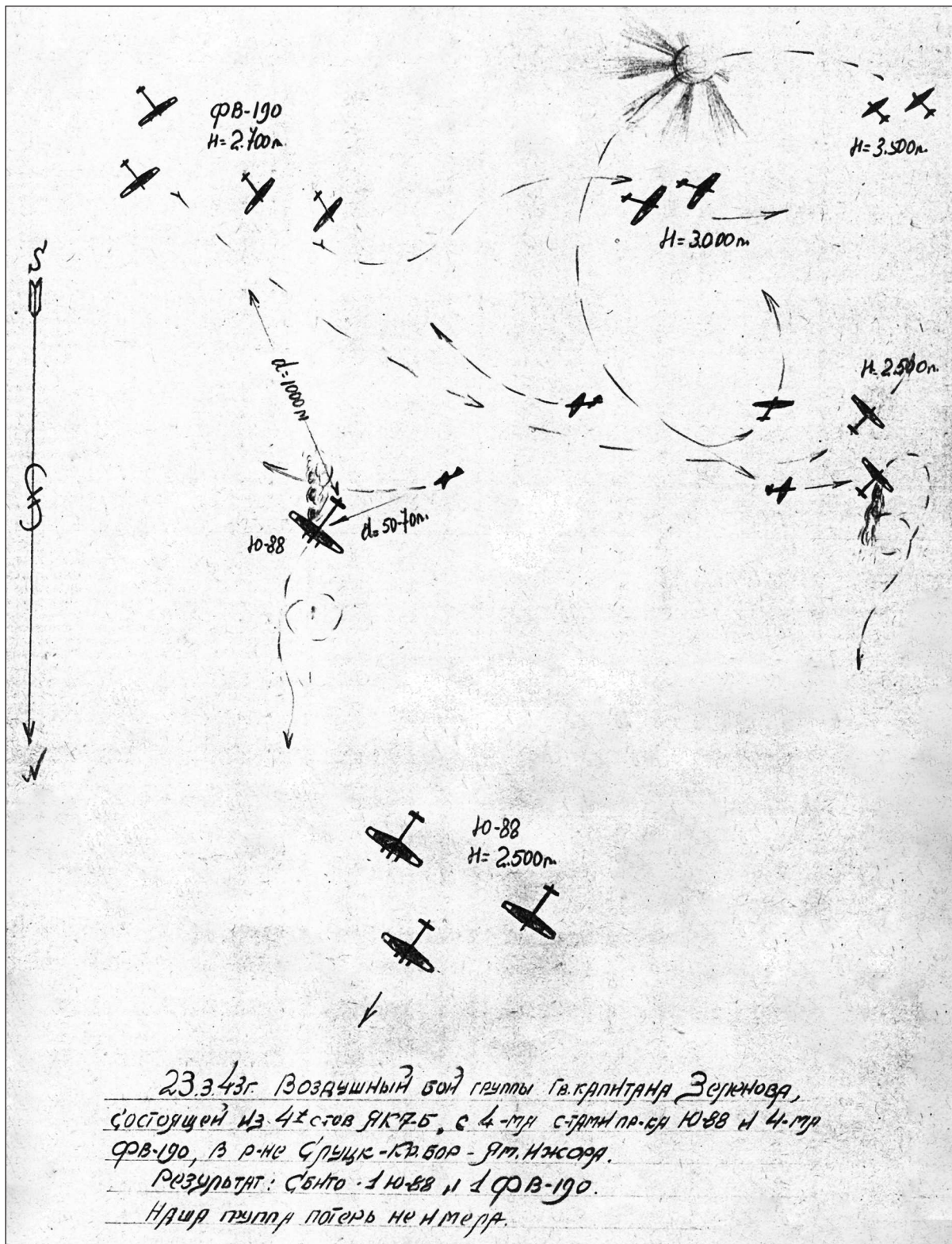


Схема воздушного боя группы из четырех Як-7Б капитана Зеленова 23 марта 1943 года с Ju.88 и четверкой Fw.190 в районе Слуцк — Кр. Бор — Ям. Ижора

д) Допускается большое удаление истребителей от сопровождаемых ими бомбардировщиков.

е) Мало применяется маскировка для достижения внезапности.

В выводах пленного летчика новых, неизвестных для нашего летного состава приемов воздушного боя — нет.

Количество сбитых данным летчиком советских самолетов близко к истине, то что могло быть в первый период войны и, главным образом, за счет самолетов устаревших конструкций (СБ, Р-5, У-2)».

Тактика и боевые действия советских ВВС

Оставлю в стороне тактические приемы, связанные с сопровождением самолетов, прикрытием наземных войск и штурмовыми операциями, и остановлюсь лишь на рекомендациях по ведению воздушного боя. Опыт боевых действий 20-й смешанной авиадивизии на Южном фронте показал, что «истребители противника при равном соотношении даже при незначительном превосходстве своих сил, как правило, в открытый воздушный бой не вступают, а стремятся внезапно произвести одну атаку, используя для этого солнце, облака и плохую осматриваемость летчиков в воздухе.

Отсюда следует, что осматриваемость летчиков в воздухе при одиночном следовании является основным условием, чтобы атаковать неприятеля первым...

В групповом полете решающим условием против внезапной атаки противника и овладении инициативой боя является правильное распределение секторов наблюдения...

Слетанность летчиков парами и группами для успешного ведения воздушного боя имеет большое значение, и этому вопросу нужно уделять большое внимание руководящему составу. При повседневных боевых вылетах, перелетах и тренировочных полетах необходимо летный состав «вылетать» парами, ибо пара самолетов гораздо маневреннее в бою, нежели звено в три самолета.

Не менее важный вопрос, который оказывает существенное влияние на успешное ведение боя, — это знание тактики воздушного боя, летно-тактических данных самолетов противника и своих, поэтому эти элементы необходимо систематически изучать с летным составом...

При ведении групповых воздушных боев, весь летный состав должен четко себе уяснить, что бить противника гораздо легче, когда он раздроблен по частям.

Это достигается внезапным сосредоточением удара по группе и ее ведущему с разных сторон, если противник не заметил сближения и лобовой атаки всей группы, если сближение с противником было замечено. При обоюдных атаках в лоб никогда не следует отворачивать первым, тогда противник, как правило, не выдерживает лобовой атаки и растеряется. Кроме того, нужно помнить, что при лобовой атаке нужно иметь небольшое превышение, это очень выгодно для ведения огня по незащищенной сверху кабине летчика, в то время как сам закрыт мотором от ответного огня противника.

Если противник на одно из звеньев нападает первым, то атакованное звено маневрирует так, чтобы подвести противника под огонь остальной группы.

Выход из боя одиночного самолета должен производиться внезапным маневром в мертвом конусе обзора и направлении, обратном движению противника с применением ловкости, обмана и маскировки покровом местности или «...» пикированием».

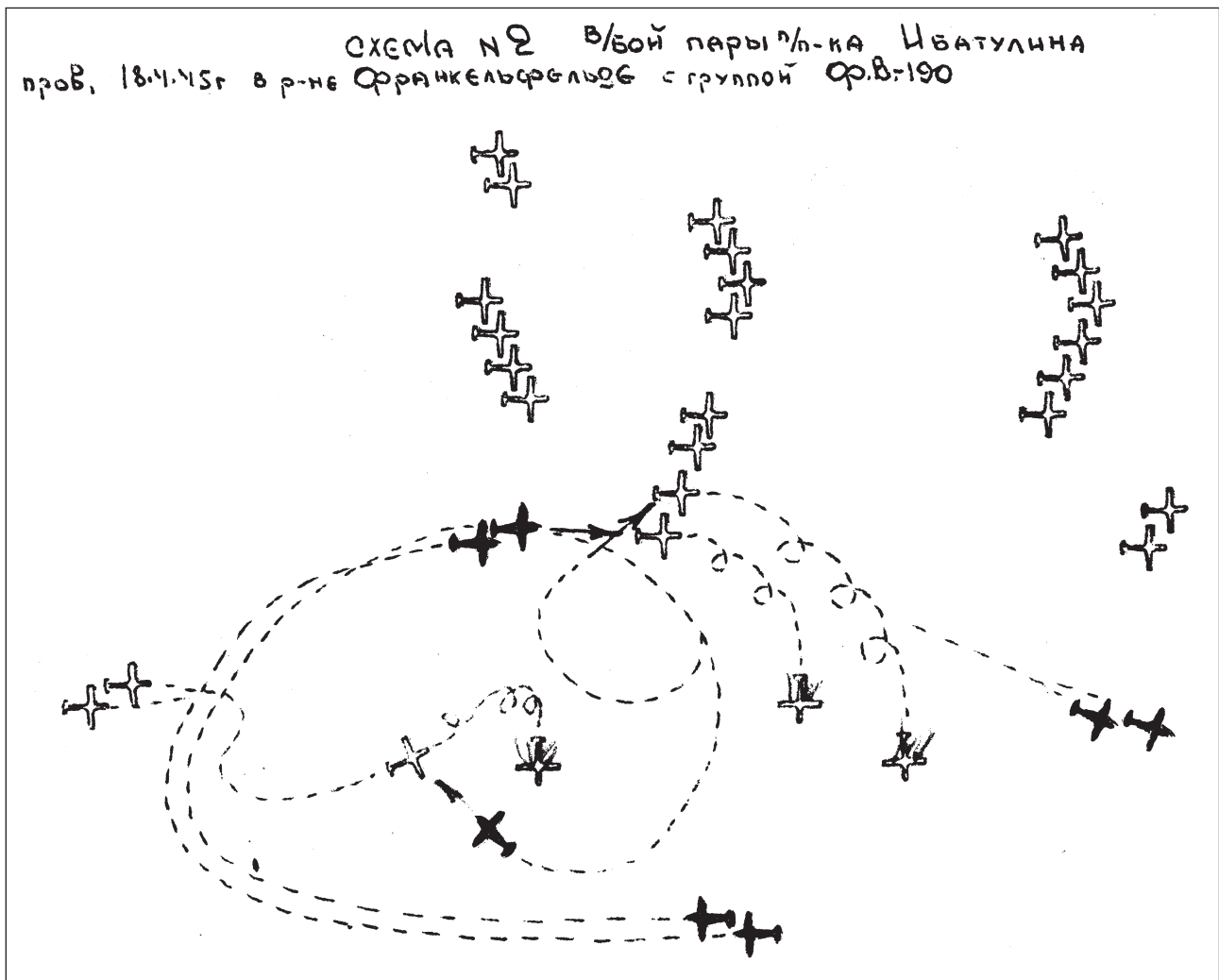
«Фоккеры» на советском, восточном фронте появились, когда основной тактической единицей была тройка, в то время как немцы давно перешли на более маневренные пары.

Проведенные операции нашими истребителями на втором году Отечественной войны по опыту боевой работы 29-го гвардейского Волховского иап показали, что боевой порядок, составленный из пар, остается основным. Лучшей же боевой единицей по огневому взаимодействию и по маневру считалась шестерка-восьмерка истребителей, но обязательно управляемая одним командиром.

Обязательно пары в строю, шестерки или восьмерки, должны были меняться с переходом вправо или влево. Ведомые самолеты в парах также переходили справа на лево и наоборот. Таким маневрированием ведомых самолетов и пар в целом обеспечивался просмотр воздушного пространства от неожиданных атак истребителей противника. При прикрытии наземных объектов указанный боевой порядок и маневр являлся более приемлемым и за проведенные два года войны оправдал себя полностью.

При атаке противника ведущим пары, ведомый в это время следовал за ним, прикрывая его от неожиданной атаки и, в нужный момент, при промахе ведущего, дополнял своим огнем его атаку, но ни в коем случае не отрывался от ведущего.

Если обстановка требовала большего количества истребителей, нежели шесть или восемь, то в данном случае опять же группы



**Схема воздушного боя пары подполковника Иватулина 18 апреля 1945 года
 с группой Фв.190 в районе Франкенфельд**

соответственно должны были включать четыре-шесть или восемь самолетов, но уже идущих одна от другой на интервалах и дистанциях 200–500 метров и с таким же превышением. Такая тактика, практически без изменений сохранялась до конца войны.

В заключение отмечу, что в 29-м гвардейском иап на каждый немецкий самолет, сбитый летчиками истребителей «Киттихаук» приходилось в среднем 1224 патрона пулеметов «Колт-Браунинг» калибра 12,7 мм. Что касается самолета Як-7Б, то этот параметр составлял 326 патронов к 20-мм пушке ШВАК и 510 — к пулемету УБС калибра 12,7 мм.

В основном пилоты «Фоккеров» старались нападать со стороны солнца и с задней полусферы, но бывали, хотя и редко, лобовые атаки. Так, в газете «Сталинский

пилот» от 1 сентября 1943 года описывается схватка истребителей «Як» из группы лейтенанта Комсюка, прикрывавшей свои войска, и Фв190А. «У Комсюка, — говорилось в статье — бой протекал энергично. Первая атака была в лоб „Фокке-Вульф“ с красным коком. Проскочив мимо „Фокке-Вульфа“ Комсюк развернулся. То же сделал „Фокке-Вульф“. Истребители повторили лобовую встречу, но очереди Комсюка теперь оказались более меткими».

Видимо, в газете была опечатка и речь шла о летчике 518-й иап 323-й иад С. М. Камсюке (довольно редкая фамилия), воевавшего в то время на Як-9. 8 и 9 августа на счет летчика записали два «Фокке-Вульфа», сбитых в районах Носицкого (видимо, Смоленская область) и Служны Калужской области соответственно.

Глава 2

Fw.190A

На английском фронте

История создания Fw190 достаточно полно описана в многочисленных зарубежных и отечественных изданиях, и не стоит на ней останавливаться. Надо отметить, что авиационные специалисты стран, противостоявших Германии, пытались разными путями выяснить основные характеристики нового истребителя. В апреле 1942 года англичане впервые известили руководство СССР о появлении нового истребителя, причем указали, что он оснащен двигателем BMW802 мощностью 1650 л.с. на высоте 5500 метров, вооружен двумя пушками и двумя пулеметами и летает со скоростью 595–612 км/ч.

В то же время пленный конструктор компании «Фокке-Вульф» показал, что на самолете установлен двигатель BMW801 мощностью до 1600 л.с., позволявший летать со скоростью до 650 км/ч. Самолет имел 25-мм бронеспинку, двухстороннюю 5-мм бронезащиту у двигателя и кольцевого маслорадиатора. Но более точные данные оставались неизвестны.

Летом 1942 года удача улыбнулась англичанам. Во время налета на Туманный Альбион 23 июня Fw190A-3 (заводской № 0313), пилотируемый обер (старшим) лейтенантом А. Фабером из группы III/JG2, «блуданул» и по ошибке совершил посадку на аэродроме Королевских ВВС в Южном Уэльсе.

Пленив летчика, англичане тщательно изучили и облетали машину. В том же месяце они, верные союзническому долгу, сообщили о предварительных результатах испытаний «Фоккера» советским властям. Информация сначала попала в Главное разведывательное управление Генерального штаба РККА и лишь затем — заместителю наркома по опытному самолетостроению А. С. Яковлеву. Но, как выяснилось позже, эта информация была опубликована в открытой печати Великобритании и секрета не представляла.

В сообщении, в частности, указывалось, что Fw190 в полете с задросселированным мотором BMW801D (2450 оборотов в минуту, давление наддува — 1,35 атмосферы) на первой скорости нагнетателя у земли развивал скорость 490 км/ч, а на высоте

1400 метров — 510 км/ч. При этом вертикальная скорость на высоте 1200 метров была 24,5 м/с. На второй же скорости нагнетателя на высоте 5500 метров самолет разогнался до 600 км/ч, а на 7600 метрах — до 560 км/ч. При этом скороподъемность в диапазоне высот от 3000 до 5300 метров была не ниже 16,66 м/с. Рабочий (видимо, практический) потолок — 10 700 метров.

Судя по сообщению, скороподъемность «Фоккера» была явно завышена, а как они ее определяли — неизвестно.

На советском фронте

На советском (восточном) фронте в ходе войны можно было встретить практически все модификации самолета. Правда, из числа сбитых над нашей территорией и обследованных советскими специалистами машин не всегда удавалось их правильно идентифицировать, а в воздухе, в ходе скоротечного боя — подавно. Поэтому начнем наш перечень машин с Fw190A-3.

В СМИ можно встретить утверждение, что эти самолеты появились в конце осени 1941 года в истребительной эскадре JG51. Но сложные климатические условия российского севера и ранняя зима, так и не позволили им совершить ни одного боевого вылета. Возможно это так, поскольку серийный выпуск Fw190A-3 начался в 1942 году. Однако точная дата не известна.

В то же время известно, что серийный выпуск доведенного до кондиции самолета Fw190A-4 осуществлялся в течение года с июня 1942-го.

На Восточном фронте Fw190A-4 появился в конце 1942 года. Видимо, первое заочное знакомство наших летчиков с машиной, произошло в боевой обстановке в 1942 году. Документальных подтверждений этому нет, но это следует из отчета НИИ ВВС «Боевая эксплуатация ВВС КА в Отечественной войне» за 1942 год».

Но был еще один источник информации, пленный конструктор фирмы «Фокке-Вульф», захваченный в марте 1942 года, и показавший, что самолет сдали в серийное производство осенью 1941 года. Что это за человек, ГРУ Красной Армии так и не раскрыло. Тогда же пленный сообщил, что