

Вернуться к оглавлению

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

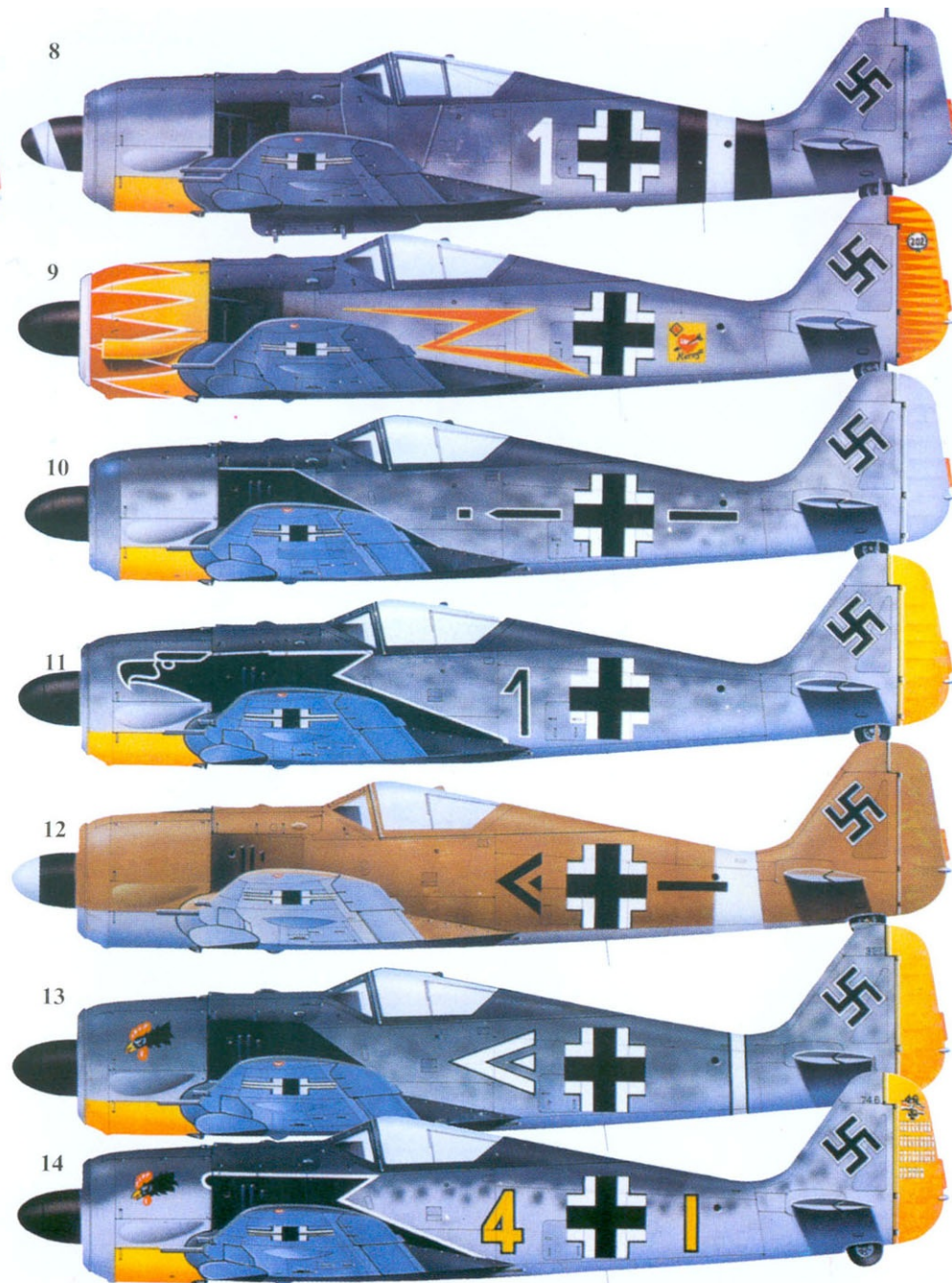
36

АСЫ ЛЮФТВАФФЕ

ПИЛОТЫ FW 190



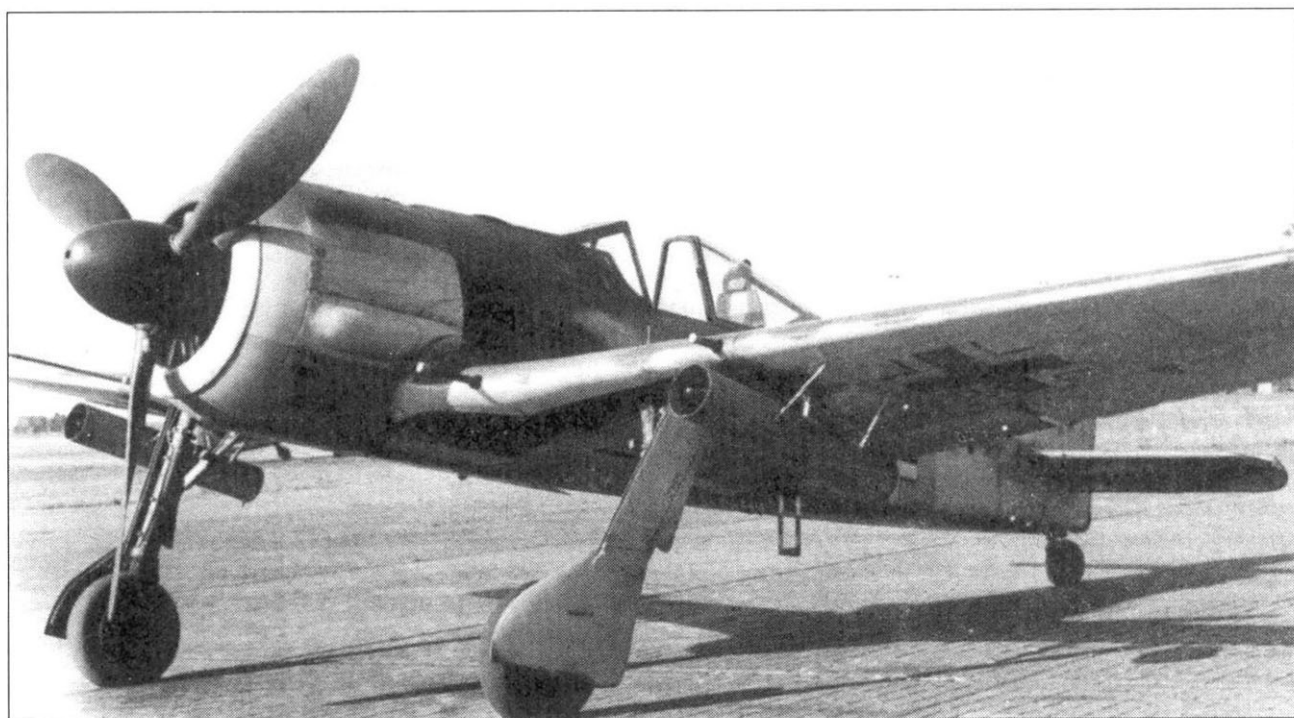
НА ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ



Описания цветных профилей смотрите в тексте книги

АСЫ ЛЮФТВАФФЕ

**пилоты FW 190
на Западном фронте**





FW 190 из 26-й эскадры пикирует после атаки «Бостона» из 226-й эскадрильи RAF, операция «Circus No 116A» - налет на электростанцию Коминизе, 24 марта 1942 г. В ходе отражения налета летчики из 4-го штаффеля лейтенанта Георга Розенблата сбили семь «Спитфайров».

Начало

Накануне вторжения в Польшу Геринг издал приказ:

- Солдаты люфтваффе! Друзья! Последние недели и месяцы мы сжимали кулаки и стискивали зубы, подвергаясь актам насилия, публичным оскорблениям и беспрецедентным провокациям со стороны так называемого государства, продукта безумного Версальского договора. Чаша терпения переполнилась! Германский народ больше не может спокойно взирать на притеснения, чинимые сотням и тысячам немцев, проживающих в бывших восточных провинциях. Права германской нации должны быть восстановлены без колебаний.

- Фюрер зовет. Час вашего величия пробил. Многие годы люфтваффе было самым эффективным инструментом мирной политики фюрера, теперь настал решительный момент, мы должны продемонстрировать свою готовность. Как ваш командующий я испытываю гордость и счастье. Я уверен в каждом и знаю, что каждый выполнит свой долг любым способом.

- Летчики! Молниеносными атаками вы будете уничтожить врага, будет ли он сопротивляться или обратиться в бегство. Своей самоотверженной преданностью вы сокрушите любое сопротивление.

- Друзья! Я верю, все, что у вас есть вы положите на алтарь народа и Фа-

терланда. Нас возглавляет любимый фюрер, за вами под знаменем национал-социализма вся германская нация. Для всех нас может лишь одно решение - Победа!

Командующий люфтваффе Герман Геринг, генерал-фельдмаршал.

Подобные цветистые выступления предшествовали вторжению в воздушное пространство соседнего государства самолетов люфтваффе. Самолеты появились над Польшей в 4 ч 45 мин утра 1 сентября 1939 г. Первый год второй мировой войны оправдал ожидания Геринга. Польские ВВС были наголову разгромлены всего за 18 дней. В конце года окончились провалам попытки Бомбардировочного командования RAF приступить к дневным налетам на Германию (именно после этого британцы приступили к отработке ночных бомбардировок). Весной 1940 г. самолеты люфтваффе успешно действовали над фьордами Норвегии. Блестяще проявили себя летчики в ходе шестинедельной кампании в Западной Европе.

Вплоть до сентября 1940 г. аура непобедимости окружала люфтваффе. Впервые столкнувшись с организованным отпором в воздухе своей бледной тенью выглядели в небе Южной Англии герой блицкрига пикирующий бомбардировщик Ju-87 и любимое детище Геринга двухмоторный «страте-

гический» истребитель Bf.110. Второй год войны напоминал для люфтваффе качание маятника. Налеты бомбардировщиков на Британские острова продолжались, но производились теперь они под покровом темноты. Весной 1941 г. значительные силы люфтваффе были переброшены на Балканы и Средиземноморье, а затем на Восток - для действий против Советского Союза. «Любимый» фюрер начал операцию «Барбаросса».

На западе осталось только две полноценных истребительных эскадры - JG-2 и JG-26, в которых по состоянию на 28 июня 1941 г. насчитывалось примерно 140 боеспособных истребителей



Доктор Курт Вальдемар Танк в кабине истребителя собственной конструкции Fw-190.



Обычная сцена на аэродроме в период начала освоения истребителей Fw-190. Пожары были обычным явлением, происходившим из-за перегрева моторов BMW-801.

Bf.109E и Bf.109F. Между тем британские самолеты все чаще стали пересекать Ла-Манш в рамках операций «Rhubarbs» и «Circuses». Операция «Rhubarb» (ревень) представляла собой действия небольшой группы истребителей, «Цирк» - это когда над Францией появлялась несколько бомбардировщиков под мощнейшим эскортом истребителей RAF. Бомбардировщики не столько наносили удары по наземным целям, сколько провоцировали взлет истребителей люфтваффе. Затем с «гансами» разбирались на «Спитфайрах» горячие английские парни. Цель, преследуемая обоими типами операций - сбить как можно больше истребителей люфтваффе.

Война такого рода велась над Западной Европой почти два года. Доминирование в воздушных боях истребителей RAF постепенно усиливалось. Немцы связывали надежды с новым истребителем, оснащенным звездообразным двигателем воздушного охлаждения, способного «коренным образом изменить характер дневных воздушных боев над Францией».

Первую информацию о появлении в воздухе немецкого истребителя нового типа командование RAF почерпнуло из рапортов своих летчиков-истребителей. В сентябре 1941 г. многие пилоты стали докладывать о столкновениях с одномоторными самолетами, оснащенными двигателями воздушно-

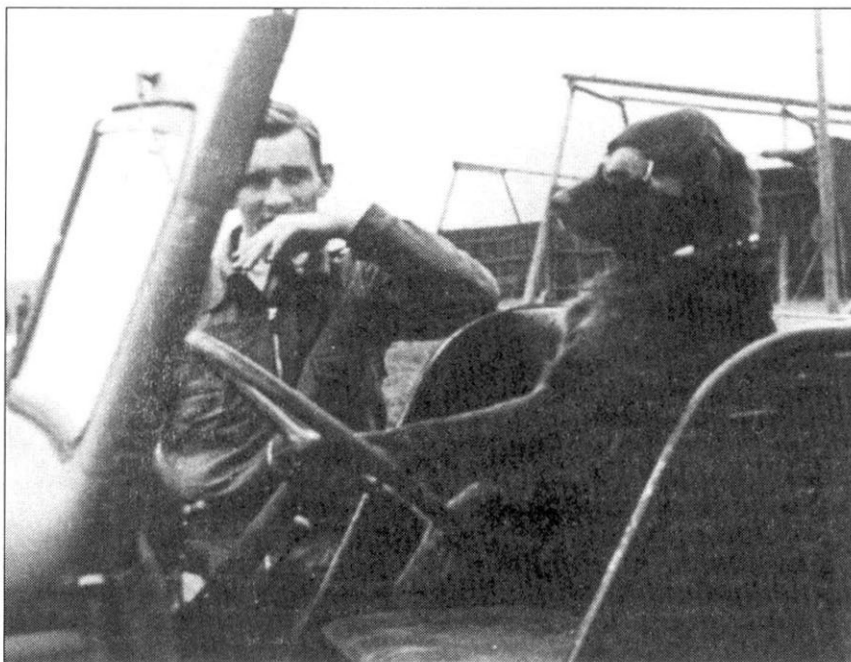
го охлаждения. Летчики ошибочно идентифицировали их как французские истребители Блок-151 или американские Кертисс «Хок-75». Привыкнув к преимуществу своих истребителей, англичане не могли поверить, что на вооружении люфтваффе может появиться самолет лучший, чем истребители RAF.

Сомнения окончательно рассеялись 13 октября 1941 г. В этот день летчик «Спитфайра» из 129-й эскадрильи RAF заснял фотокинопулеметом таинственный самолет. В разведотделе британских ВВС установили: это - новейший истребитель Фокке-Вульф Fw-190.

История самолета Fw-190 началась четырьмя годами раньше. Осенью 1937 г. Reichsluftfahrtministerium (министерство авиации Рейха) сформировало требования к перспективному истребителю, который в будущем должен был сменить самолет Мессершмитта - Bf.109. В ответ главный конструктор фирмы Фокке-Вульф дипломированный инженер Курт Танк предложил несколько достаточно ортодоксальных проектов самолетов-истребителей с рядными двигателями жидкостного охлаждения. Однако затем Танк кардинально изменил концепцию, сделав выбор в пользу 14-цилиндрового звездообразного двигателя воздушного охлаждения фирмы BMW. Только таким проектом Курт Танк сумел заинтересовать людей из Reichsluftfahrtministerium. Противники принятия на

вооружение люфтваффе второго, помимо Bf.109, истребителя всегда аргументировали свою позицию одним - фирма Даймлер-Бенц не способна изготовить достаточного количества двигателей. Теперь же этот аргумент был выбит из рук: фирма Даймлер-Бенц не имела отношения к производству звездообразных двигателей воздушного охлаждения, в то время как фирма BMW выпускала их с избытком. Претворение в жизнь идеи оснащения истребителя двигателем воздушного охлаждения изначально натолкнулась на массу проблем технического характера. Прежде всего - на перегрев мотора. После первого полета, который состоялся 1 июня 1939 г., главный летчик-испытатель фирмы Фокке-Вульф флюг-капитан Ганс Зандер заметил: «...мои ноги стояли на горячей сковороде». Температура в кабине достигла 55 град. С. Курт Танк считал виноватыми в перегреве моторостроителей, последние обвиняли самолетчиков в том, что те не сумели обеспечить нормального охлаждения двигателя.

В конечном итоге руководству фирмы BMW удалось убедить Курта Танка и Reichsluftfahrtministerium отказаться от оснащения самолета мотором BMW-139 в пользу более перспективного, но и более крупногабаритного двигателя BMW-801. Диаметр двигателя BMW-801 почти не отличался от диаметра мотора BMW-139, однако



Обер-лейтенант, позже майор, Карл Боррис из 26-й эскадры сыграл важную роль в истории доводки истребителя Fw-190. Сиденье водителя занял талисман 26-й эскадры рыжий ирландский сеттер Франц.

новый двигатель имел большую массу и большую длину. Под установку BMW-801 был приспособлен пятый прототип истребителя Fw-190. Тем не менее, проблемы остались. Несмотря на введение в конструкцию вентилятора, температура головок цилиндров достигала критического значения. Более того, после установки в носовой части фюзеляжа пулеметов MG-17, выяснилось, что из-за высокой температуры существует вероятность детонации боекомплекта! Курт Танк упорно преодолевал трудности. В начале 1940 г. на заводе фирмы Фокке-Вульф в Бремене самолет осмотрел лично сам толстый генерал-фельдмаршал, на Геринга истребитель произвел положительное впечатление. На Геринга большое впечатление произвел пилотаж самолета, и после полета командующий заметил, что истребитель слишком похож на «горячий пирожок». А в пирожках Герман Геринг разбирался отлично. Всю программу Fw-190 спасли два простых офицера люфтваффе, служивших простыми механиками.

В марте 1941 г. 25-летний технический офицер II группы 26-й истребительной эскадры обер-лейтенант Карл Боррис в числе 30 человек был отобран для дальнейшего прохождения службы в испытательный центр люфтваффе Рехлин. В Рехлине в это время ожидали прибытия первых шести предсерийных Fw-190A-0. Специально для проведения всесторонних испытаний истребителей было сформировано подразделение Erprobungsstaffel-190. В Erprobungsstaffel-190 получил назначе-

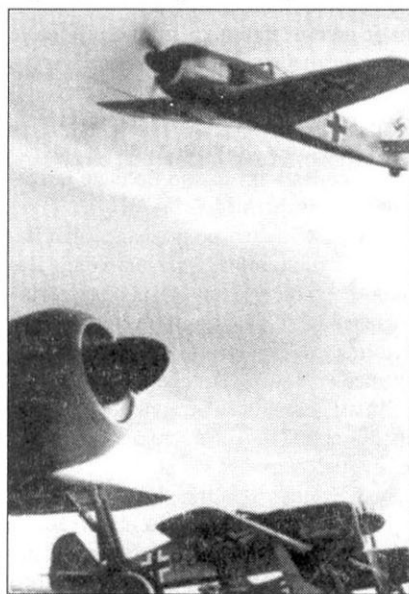
ние обер-лейтенант Отто Бехренс, в мирной жизни Бехренс был опытным инженером-двигателем. Усилиями Борриса и Бехренса удалось за четыре месяца превратить экспериментальный, в общем-то, самолет в боеспособный истребитель.

Летные характеристики Fw-190A-0 произвели на пилотов Рехлина самые благоприятные впечатления. Самолет неоднократно проводил экспериментальные воздушные бои с трофейными истребителями, в том числе и со «Спитфайром», превосходство всегда оставалось за машиной Курта Танка. В то же время, двигатель BMW-801 продолжал доставлять проблемы. Неоднократно разрушался маслорадиатор, перегревались и клинили цилиндры заднего ряда двигателя, разрывались магистрали маслосистемы, рвались бензопроводы. Очень часто отказывал механизм изменения шага лопастей воздушного винта. В полетах летчики всегда старались держать в поле зрения взлетно-посадочную полосу, чтобы иметь возможность в любой момент приземлиться. Недоверие к самолету в среде летчиков-испытателей росло. Чтобы сократить бюрократические процедуры по доработке самолета, инженеры фирмы Фокке-Вульф и сам Курт Танк постоянно курсировали между Бременом и Рехлином. Впрочем, такая активность, не приносящая к тому же видимых плодов, не могла продолжаться вечно. Министерство авиации приняло решение создать комиссию по рассмотрению положения дел в программе истребителя Fw-190.

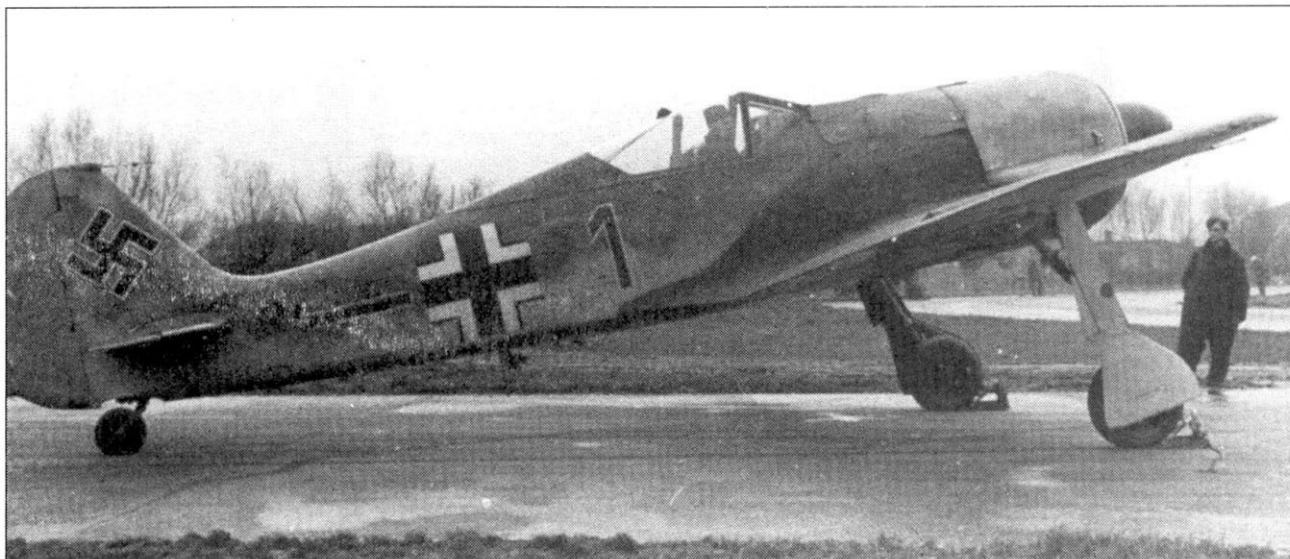
Такое решение встретило сильнейший протест со стороны Бехренса и Борриса, которые верили в будущее Fw-190, считая, что возможности самолета недооценены. Офицеры опасались появления в результате работы комиссии рекомендации относительно закрытия всей программы.

Между тем, положение дел медленно улучшалось. Рабочий день личного состава Erprobungsstaffel-190 начинался с восходом солнца, ближе к полудню, в самый жаркий период дня следовал перерыв в полетах, вечером работа возобновлялась и длилась до наступления темноты. До конца июля в конструкцию самолета было внесено более 50 доработок, после чего стало ясным, что Fw-190 можно принимать на вооружение фронтовых подразделений.

В августе 1941 г. несколько самолетов Fw-190A-1 из состава Erprobungsstaffel-190 были перебазированы на расположенный вблизи Парижа аэродром Ле-Бурже. Здесь базировалась II группа 26-й истребительной эскадры, которая первой в люфтваффе должна была получить новую технику. Нет ничего удивительного, что первым сменил устаревший Bf.109E-7 на новый фокке-вульф Gruppenkommandeur ветеран легиона «Кондор» гауптман Вальтер Адольф. Первым подразделением, получившим истребители Fw-190, стал 6-й штаффель обер-лейтенанта Вальтера Шнейдера, затем пришла очередь 4-го штаффеля обер-лейтенанта Курта Эберсбергера и 5-го штаффеля Вольфганга Косси. Многие технические проблемы преодолеть все еще не удавалось, поэтому процесс перехода на новую технику затягивал-



Рехлин, истребители Fw-190A-0, скорее всего - фотомонтаж. Обратите внимание - все двигатели работают ... и не один не горит!



Истребитель Fw-190A-1 Wk-Nr 033 с бортовым номером «1» коричневого цвета. Эта машина в ноябре 1941 г. поступила на вооружение 6./JG-26 одной из первых. Через четыре недели на истребителе Wk-Nr 033 разбился при перелете из Вевельгхем в Эббиль-Друкат обер-фельдфебель Курт Гёрби.

ся. Тем не менее до конца месяца группа полностью перешла на Fw-190, а Erprobungsstaffel-190 была расформирована.

К началу сентября 1941 г. II./JG-26 была перебазирована в Бельгию, сначала в Мальдегхем, затем - в Мурзил и Вевельгхем. На аэродроме Вевельгхем имелись ангары и ремонтные мастерские, совершенно необходимые при освоении новой техники. Пилотам с одной стороны нравились летные характеристики истребителя Fw-190, особенно высокая угловая скорость крена и хорошие разгонные характеристики на пикировании, с другой - они выражали неудовольствие составом вооружения самолета. Четыре пулемета MG-17 не обладали достаточной разрушительной мощностью (в люфтваффе пулеметы MG-17 прозвали дверными трещетками), а пушки MG-FF имели малую скорострельность и низкую начальную скорость снаряда. По мнению летчиков мотор-пушка MG-151 истребителя Bf.109F гораздо лучше походила для ведения воздушного боя, чем все оружие Fw-190.

Недостаточное знакомство летного состава II./JG-26 с новым самолетом вкуче с рядом дефектов заставляло пилотов относиться к Fw-190 с известной долей осторожности. Первые боевые вылеты состоялись еще до конца августа, и первые отзывы летчиков далеко не всегда были благоприятными.

Первой боевой потерей Fw-190 можно считать сбитый над Дюнкерком собственной зенитной артиллерией 29 августа 1941 г. самолет лейтенанта Ганса Шенка из 6-го штафеля. Опасность пострадать от огня своих зенитчиков всегда присутствует при появлении в войсках самолетов новых типов.

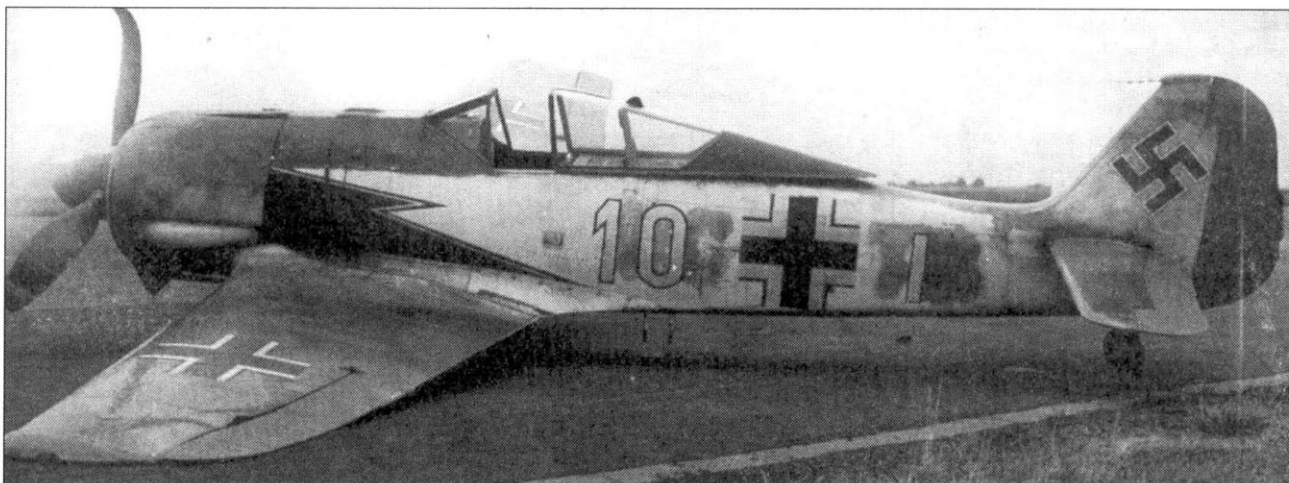
Через три недели, 18 сентября, группа понесла первую по-настоящему боевую потерю. Командир II./JG-26 гауптман Вальтер Адольф во главе восьмерки Fw-190 прикрывал крупнотоннажный танкер вблизи побережья Бельгии. Недалеко от Бланкенберга судно атаковала тройка «Бленхеймов», летевших под прикрытием «Спитфайров» из 41-й эскадрильи RAF. Два бомбардировщика немцы сбили, однако в горячке боя никто не заметил куда делся самолет Адольфа. Его исчезновение обнаружили только после посадки. Ситуацию прояснило британское сообщение о сбитом в воздушном бою самолете Кертисс «Хок-75» (англичане не спешили раскрывать карты и говорить о том, что они знают с каким противником столкнулись). Победу записали флэг-офицеру Сирилу Бэббиджу; Бэббидж в составе 602-й эскадрильи

RAF в период Битвы за Британию одержал в воздушных боях семь побед. Через три недели тело Вальтера Адольфа море выбросило на берег в нескольких милях от Кнокке. Командование II./JG-26 принял гауптман Йохен Мюнхенберг, который будучи командиром вооруженного истребителями Bf.109E 7-го штафеля 26-й эскадры отличился в боях над Средиземным морем.

В октябре III./JG-26 майора Герхарда Шёпфеля была передислоцирована из Лигескурта в Когюль (аэродром находился на берегу Ла-Манша недалеко от Кале), где приступила к переучиванию на Fw-190. Тогда же инженер III группы 26-й эскадры оберлейтенант Рольф Шрёдтер смог окончательно решить проблемы перегрева нижних цилиндров заднего ряда двигателя BMW-801 - он просто изменил ход потока воздуха, охлаждающе-



Еще один снимок одного из первых Fw-190A-1, на нем летал лейтенант Хорст Штернберг из 5-го штафеля, Вевельгхем, ноябрь 1941 г. Штернберг стал командиром 5./JG-26 в начале 1943 г., до своей гибели в бою с «Тандерболтами» в феврале 1944 г. он сбил 23 самолета противника.



Фокке-вульф совершил вынужденную посадку после отказа двигателя. Это один из первых Fw-190A-1 III группы 26-й эскадры (Wk-Nr 403). Обратите внимание на закрашенную изначальную кодировку.

го мотор. Доработка оказалось столь простой, что ее без проблем выполнили в полевых мастерских группы!

Огромного успеха добились пилоты JG-26 8 ноября, когда группа в составе самолетов штаба эскадры, II и III групп, сбита не менее 14 «Спитфайров». Англичане в рамках очередного «Цирка» наносили удар по железнодорожным мастерским в Лилле, одновременно провоцируя немцев на воздушный бой. Спровоцировали... Люфтваффе потеряло три истребителя Fw-190A-1 (все самолеты разбились при посадке), один летчик погиб. Через два дня обер-лейтенант Карл Боррис, гарантировавший в свое время признание самолета Fw-190 в люфтваффе, был назначен штаффелькапитаном 8./JG-26, 8-й штаффель оставался без командира с момента гибели 6 ноября над Ла-Маншем гауптмана Йоханнеса Шмидта.

В следующем месяце II группа испытала сильнейший удар. 22 ноября командир 6-го штафеля обер-лейтенант Вальтер Шнейдер возглавлял свое подразделение в перелете по маршруту Вевельгем - Эббвиль-Друкат. Полет проходил на малой высоте в густом тумане. Шнейдер потерял ориентировку, в результате пять самолетов, включая самолет командира, столкнулось с землей, летчики погибли. «Джап» Шнейдер пользовался в группе огромной популярностью, его считали удачливым парнем. Прекрасный пианист, любитель кутежей, был способен за раз выпить пять-шесть бутылок вина! Fw-190A-1 Шнейдера стал едва ли не первым истребителем данного типа, украшенным многочисленными победными марками, хотя на самом деле «Джап» одержал на фокке-вульфе всего две из своих 20 побед в воздушных боях.

Замену Шнейдеру подбирали лично Курт Танк. Его выбор оказался сколь прост, столь и очевиден - бывший пилот Erprobungsstaffel-190, большой эн-

тузиаст Fw-190, обер-лейтенант Отто Бехренс. В должности штаффелькапитана 6./JG-26 Бехренс оставался шесть месяцев, затем его вернули в Рехлин. Бехренс испытывал Ar-234 и Me-262, после окончания войны вместе с Куртом Танком перебрался в Южную Америку. Опытнейший летчик-испытатель разбился в 1952 г. на глазах диктатора Аргентины Перона в показательном полете на очередном творении Курта Танка - реактивном истребителе «Пульки II» (Pulqui II).

До конца 1941 г. на аэродромы в районе Ла-Манша начали прибывать новые истребители Fw-190A-2, ими переоснастили штаб эскадры и I группу, которой командовал майор Йоханнес Зейферт. Группа базировалась в Сент-Омере. На модификации «А-2» установили доработанный двигатель BMW-801, были устранены некоторые дефекты, свойственные Fw-190A-1, а два крыльевых пулемета MG-17 заме-

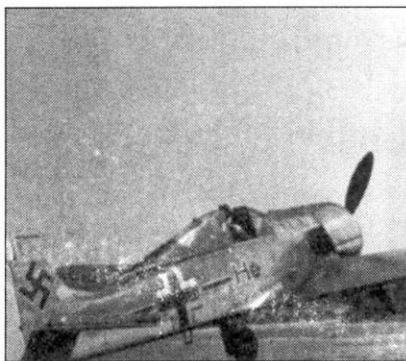
нили 20-мм пушками MG-151. Летчики 26-й истребительной эскадры получили в свои руки надежное и мощное оружие.

Ла-Манш и Северное море

Истребители Fw-190A появились над Ла-Маншем в не самое лучшее для англичан время, после шести месяцев операций над французским берегом Канала ожидаемые цели достигнуты не были. К концу второй половины 1941 г. потери Истребительного командования RAF над Ла-Маншем и северной Европой составили 411 самолетов. В свою очередь летчики рапортовали о 731 сбитом истребителе люфтваффе, на самом деле дислоцированные на Западе ягдгешвадеры потеряли всего 103 машины. Таким образом, соотношение потерь в воздушных боях составило 4:1 в пользу люфтваффе. Британский авиационный штаб предупредил



Майор Йоханнес Зейферт, пока еще в звании гауптмана, позирует на фоне руля направления своего истребителя, лето 1942 г. Зейферт командовал I./JG-26 с июля 1941 г. по май 1943 г. В сентябре 1943 г. Зейферт стал командиром II группы. Через два месяца он погиб, столкнувшись в горячке воздушного боя с «Лайтнингом». Йоханнес Зейферт сбил 57 самолетов, в том числе 11 - в период короткой командировки I./JG-26 на Восточный фронт.



На снимке - самолет Fw-190A-2 штаба 26-й эскадры, Сент-Омер, 1942 г. Самолеты штаба имели уникальную систему идентификации по инициалам летчиков. Истребитель с литерами «He» принадлежал обер-фельдфебелю Бруно Хегенауэру, долгое время летавшему ведомым командира эскадры.

маршала авиации Шолто Дугласа, человека, инициировавшего политику воздушного наступления на Францию, о том, что оборонительная установка на действия истребителей становится «неприятной необходимостью».

Зимние месяцы 1941-42 г.г. для летчиков истребительных эскадрилий Дугласа стали периодом отдыха. Положение ухудшилось весной с возобновлением рейдов за Канал - ПВО Ла-Манша и побережья Северного моря усиливалось за счет прибытия все большего количества истребителей Fw-190. Если в январе 1942 г. здесь имелось чуть более 60 боеспособных Fw-190, то в середине сентября 1942 г. - уже 350. Первые тревожные звонки о превосходстве самолета фирмы Фокке-Вульф над «Спитфайром V» - основной

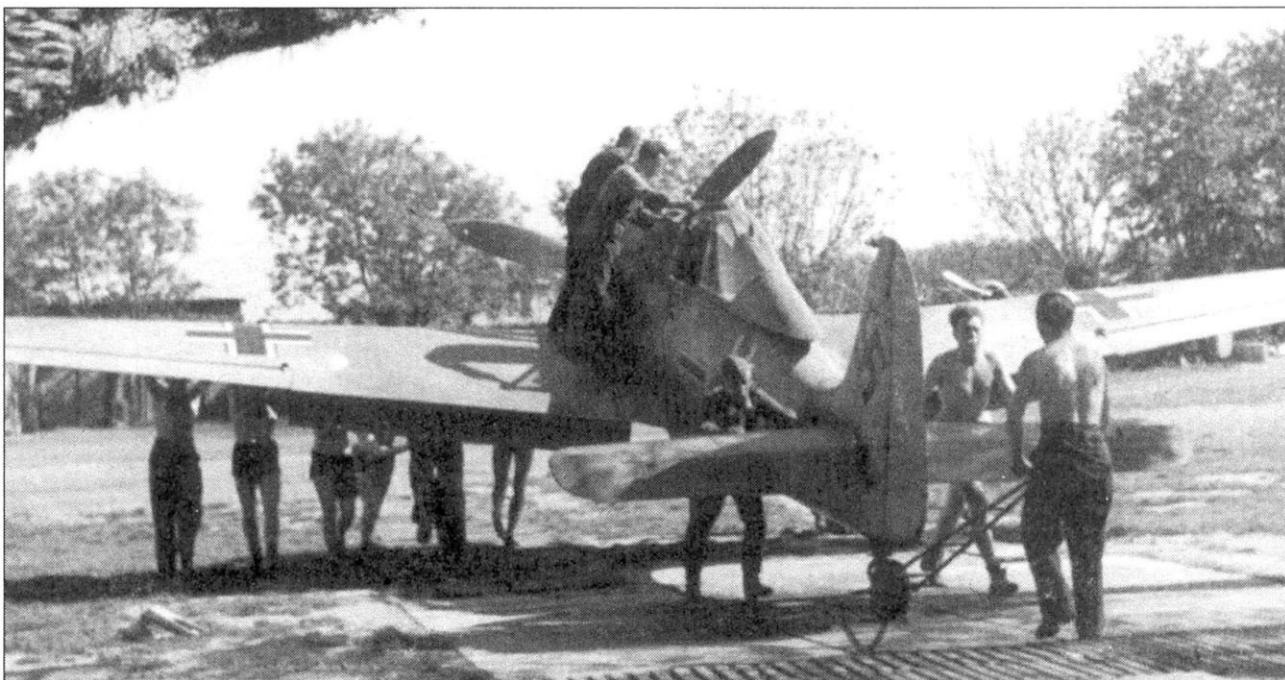
машиной Истребительного командования переросли в абсолютную уверенность. Fw-190 выглядел лучше своего оппонента по всем параметрам, уступая только в радиусе виража. Увеличение численности истребителей Fw-190 сопровождалось развертывание радиолокационных станций. Вплоть до появления «Спитфайров IX» в июле-месяце, 1942 г. был для англичан тяжелейшим испытанием. В 1942 г. на Британских островах появились первые подразделения ВВС США, вскоре они станут настоящим бичом не только для JG-26, но и для всех дневных истребителей Jagdwaffe. Рутинная воздушных боев нарушалась в 1942 г. двумя яркими акциями.

Между 22 января и 10 февраля пилоты истребительных подразделений люфтваффе, которые базировались во Франции и странах Бенелюкса, провели совместно с кригсмарине восемь крупных учений - 450 самолетов-вылетов. Учения проводились в обстановке строгой секретности, связанной с предстоящей операцией - прорыве через Ла-Манш из французского порта Брест линкоров «Шарнгорст» и «Гнейзенау» в сопровождении тяжелого крейсера «Принц Ойген». Крупные корабли германского военно-морского флота укрылись в Бресте в марте и июне 1941 г. С тех пор они примерно 300 раз подвергались налетам самолетов Бомбардировочного и Берегового командований RAF. Западный бастион «крепости Европа» Гитлер считал более защищенным перед лицом вероятной высадки союзников, чем северный фланг - Норвегию. Фюрер принял

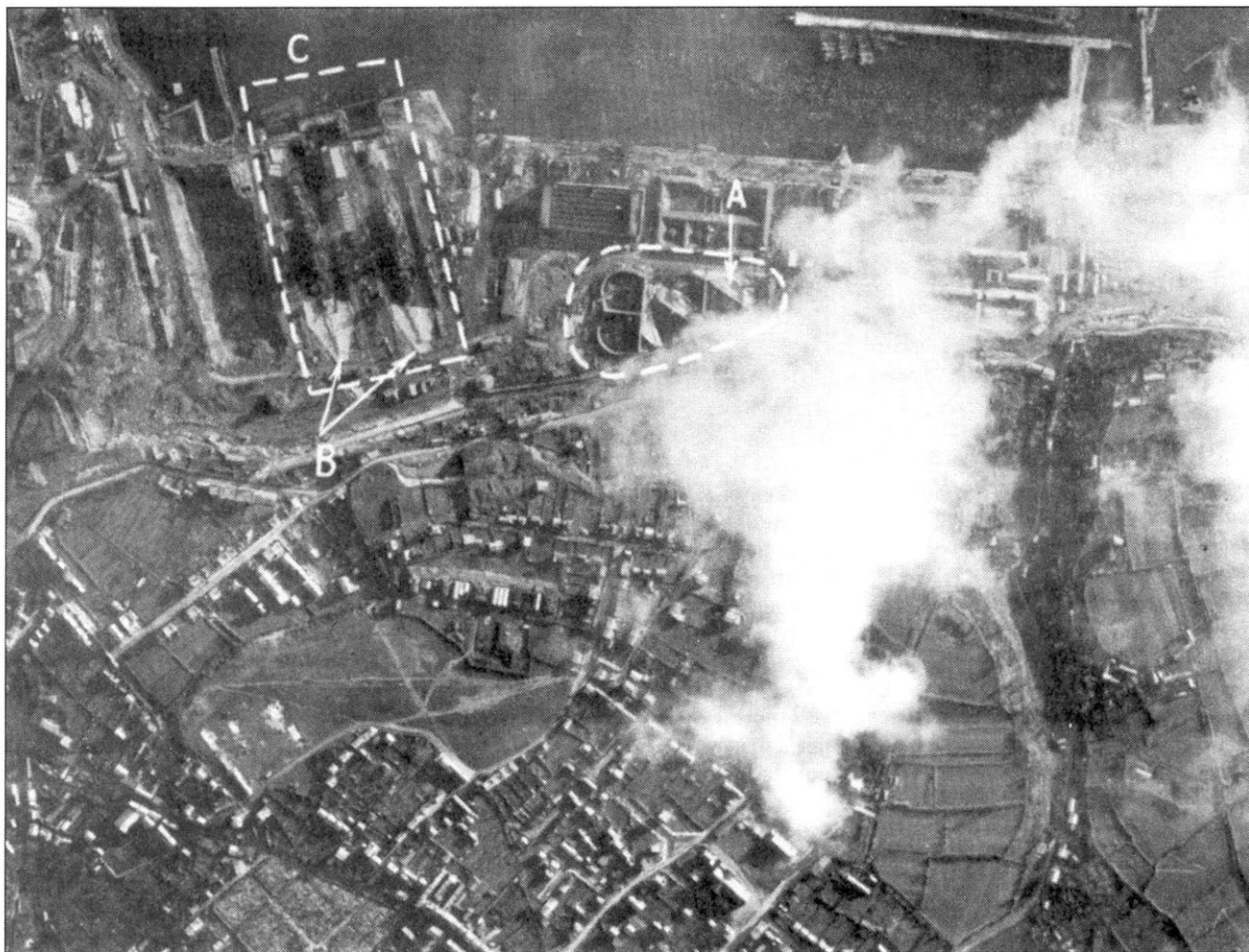
решения перевести тяжелые корабли сначала в порты Германии, затем - в норвежские фьорды, где линкорам и крейсерам предстояло реализовывать британскую стратегию «Fleet-in-being», то есть одним своим присутствием сдерживать наступательные поползновения противника. Переброску кораблей решили осуществлять не рискованным длительным вояжем вокруг Ирландии и Шотландии, а кратчайшим путем - через Ла-Манш. Решение принял лично фюрер, не взирая на протесты своих адмиралов.

За организацию и обеспечение истребительного прикрытия прорыва отвечал полковник Адольф Галланд; свежееиспеченный Inspekteur der Jagdflieger всего за несколько недель до начала операции сдал командование JG-26 Герхарду Шёпфелю. В распоряжении Галланда имелось 252 истребителя Bf.109 и Fw-190 из состава 1-й, 2-й, 26-й истребительных эскадр и истребительного училища люфтваффе в Виллакубле под Парижем плюс около 30 ночных истребителей Bf.110. План Галланда предусматривал прикрытие кораблей на всем маршруте от Бреста до Вильгельмсхафена с перекрытием секторов патрулирования.

«Зонтик» над кораблями должен постоянно состоять, как минимум, из 16 истребителей. Группа эшелонировалась по высоте, нижним самолетам следовало действовать на высотах, где их не могли бы обнаружить операторы британских радиолокационных станций. Группа делилась на восьмерки, восьмерки на звенья-schwarm'ы, звенья на пары. Обязательным для летчиков



Технический осмотр самолета адъютанта эскадры обер-лейтенанта Вильфрида Зейлинга. В соответствии с документами люфтваффе Зейлинг погиб 30 апреля 1942 г. в бою со «Спитфайрами» на самолете Wk-Nr 20 202 с бортовой кодировкой «He».



Аэрофотоснимок порта Брест, сделанный в конце 1941 г. британским самолетом-разведчиком. Белой рамкой обведен док, в котором стоят линейные корабли «Шарихорст» и «Гнейзенау». Через два месяца линкоры покинут Брест и успешно пройдут Ла-Маншем в Германию.

являлось соблюдение режима радиомолчания. Полет планировался так, чтобы истребители находились в зоне патрулирования 30 минут, однако смена прибывала через 20 минут после начала патрулирования. То есть получается, что 16 истребителей будут «висеть» над кораблями только 10 минут, а в первую и последнюю 10-минутку патрулирования над ордером будет находиться 32 самолета. Кроме того, на аэродромах вдоль всего маршрута следования выделялись в готовность №1 истребители резерва.

В 20 ч 00 мин. 11 февраля три линкора начали медленное движение к выходу их акватории порта Брест, но сообщение о приближающихся самолетах противника заставило командиров отдать якоря. Атака 18 «Веллингтонов» была отбита сильнейшим зенитным огнем линкоров и крейсера. Экипажи самолетов RAF не заметили в гавани Бреста ничего необычного. Через три часа корабли покинули порт. В 8 ч 50 мин 12 февраля над соединением кriegsmarine появилась первая группа истребителей прикрытия - ими были Bf.110. В точке рандеву, распо-

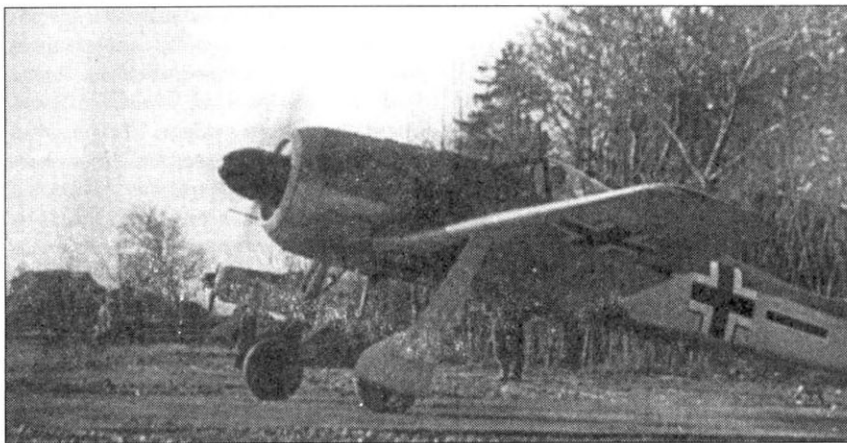
ложенной на траверзе Шербура, облачность начиналась с высоты 500 м. Германские корабли оставались обнаруженными еще более двух часов. В районе 11 часов дня ночных истребителей сменили Bf.109 из JG-2. Когда корабли миновали устье Соммы, над ними пролетела пара «Спитфайров». Английские истребители возвращались из обычного рейда в воздушное пространство Северной Франции. Летчики «Спитфайров», как ни странно во главу угла поставили дисциплину радиосвязи. Обнаружив крупные корабли неприятеля они сообщили об их появлении в Ла-Манше через 30 минут, только после посадки в Сурре. Хорошо бы в кабинах «Спитфайров» сидели новички или даже «среднячки»: одним «Спитом» управлял групп-кептен Виктор Бимиш, имевший на своем счету 14 сбитых, в кабине другого - командир авиакрыла Кинли Финли Бойд, ас с 14 победами!

К моменту, когда пилоты «Спитфайров» доложили, что «Канал забит германским флотом», флотилию кriegsmarine отделило от Дуврского пролива всего 60 км. Нижняя кромка облач-

ности тем временем опустилась до 250 м. В самую узкую часть Ла-Манша корабли втянулись в 12 ч 30 мин, но только в 13 ч 16 мин. по ним открыли огонь батареи, установленные на английском берегу Канала.

В 13 ч 30 мин., когда корабли проходили мыс Грис-Нец поступило предупреждение о приближении неопознанных самолетов. Ударные силы англичан выглядели если не смешно, то скромно - шесть антикварных торпедоносцев «Суордфиш» из 825-й эскадрильи авиации флота под прикрытием одной эскадрильи «Спитфайров». 16 британских самолетов приближались к флотилии с севера, а с юга им на перехват неслись 16 истребителей люфтваффе. К этому времени корабли вошли в зону ответственности JG-26: Fw-190 совершали свой первый вылет на патрулирование. Группу из самолетов 8-го и 9-го штаффеley вел командир III./JG-26 майор Герхард Шёпфель. Фокке-вульфы взлетели с аэродрома в Кокюлле чтобы сменить последние Bf.109 из JG-2.

Десятка «Спитфайров» безнадежно пыталась прикрыть «Суордфиши».



Пара Fw-190A-2 из II./JG-26 перед взлетом, аэродром Эббвиль-Друкат, весна 1942 г. На переднем плане - самолет адъютанта группы. В отличие от самолетов штаба эскадры, самолеты штабов групп имели нормальную идентификационную маркировку.

Пилоты «Спитов» даже отправили в серые воды Канала три Fw-190 из 9-го стаффеля, но другие фокке-вульфы пронзили тонкий щит прикрытия ударной группы. Атака тихоходных бипланов оказалось не столь простой как могло показаться: летчикам фокке-вульфов пришлось не только отклонить на максимальный укол закрылки, но и выпустить шасси, чтобы не проскочить цели. Имея современные, вооруженные пушками истребители на хвосте и стену зенитного огня с немецких кораблей впереди, экипажи «Суордфишей» не имели шансов на успех. Первой жертвой стал самолет командира - лейтенант-коммандера Юджина Эсмонта, его срезал с дистанции 60 м очередью из 20-мм пушек пилот Fw-190. Экипажи остальных пяти самоле-

тов не надолго пережили командира. Несколько торпед все же было сброшено, но в цель не попала ни одна. Налет британских самолетов являл собой пример храброй, но самоубийственной атаки. Юджин Эсмонд посмертно был удостоен креста Виктории.

Несмотря на стелившийся над морем туман наземный персонал JG-26 на аэродроме Кокюль отчетливо наблюдал грозные силуэты кораблей. В оставшиеся несколько часов дневного времени соединение подвергалось спорадическим плохо скоординированным атакам легких сил флота и авиации англичан. С наступлением темноты «зонтик» над кораблями вновь раскрыли ночные истребители Bf.110. Дневные воздушные бои над Ла-Маншем обошлись люфтваффе в 17 истре-

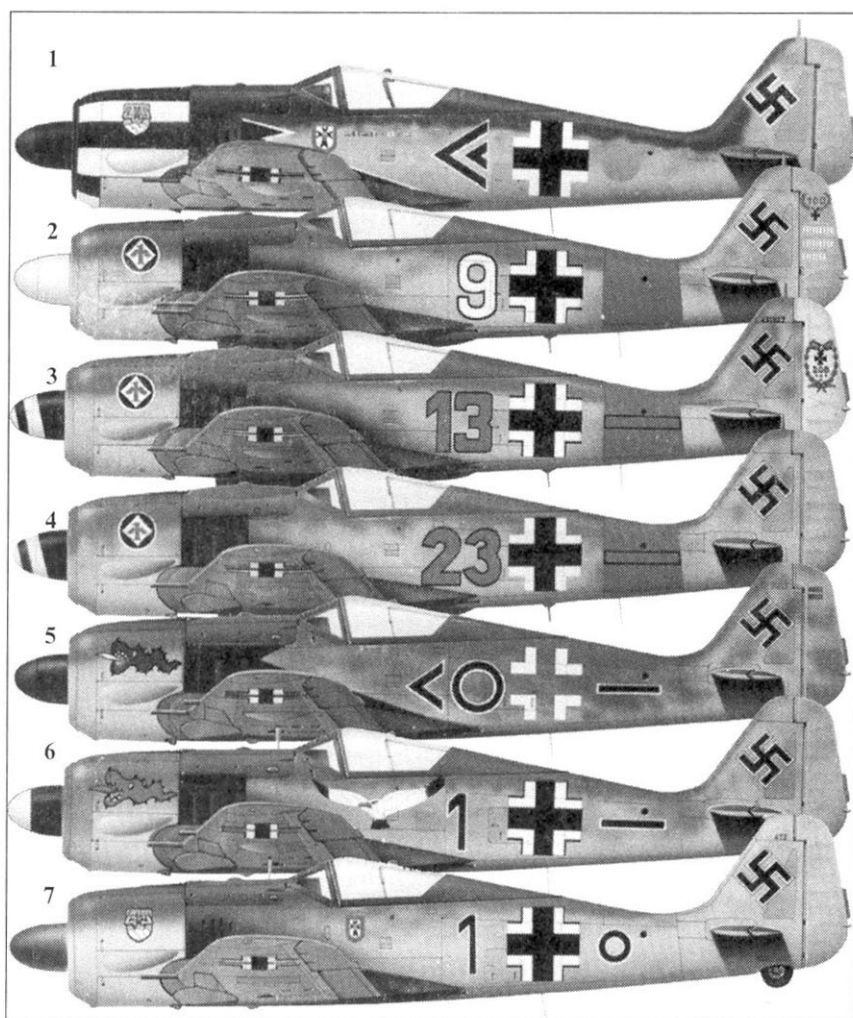
бителей, в числе которых были и три Fw-190 из 9./JG-26. RAF потеряли помимо шести «Суордфишей», еще 17 истребителей и 20 бомбардировщиков. На долю пилотов JG-26 пришлось семь подтвержденных и шесть вероятных побед. Успех этой операции определялся не только и не столько простым соотношением потерь. Корабли прошли Ла-Маншем и благополучно прибыли в Германию, избежав попаданий бомб, торпед или снарядов, единственное повреждение одному из линкоров причинила якорная мина, но корабль смог своим ходом дойти до места назначения. Прикрытие соединения кригсмарине от атак английской авиации стало звездным часом для Адольфа Галланда. Престиж же Британии упал как никогда низко.

В следующем месяце RAF возобновило наступательные действия. К операциям «Rhubarb» и «Circus» добавились действия по планам «Ramrods», «Rangers», «Rodeos» и «Roadsteads», последний представлял собой действия против немецкого судоходства в Ла-Манше. В участвовавших воздушных боях привычные к схваткам с истребителями Bf.109F, британские пилоты испытали самый настоящий шок от агрессивных действий Fw-190.

В марте, как раз с началом активизации действий британской авиации, еще две истребительные эскадры люфтваффе приступили к переучиванию на истребители Fw-190. Одной из них являлась прикрывавшая сектор от Соммы до Атлантики эскадра JG-2 «Рихт-



Типичная картина «удачливых месяцев», когда превосходство истребителей Fw-190 было абсолютным. На снимке - разбитый «Спитфайр V» из 303-й (польской) эскадрильи RAF. Истребитель был сбит 4 апреля 1942 г. фокке-вульфом из I./JG-26, всего к этой дате при отражении нескольких «Цирков» летчики 26-й эскадры сбили над Сент-Омером 11 «Спитфайров V».



1. Fw-190A-4 «двойной черный шеврон» командира I./JG-1 гауптмана Фрица Лосигкейта, Арнем/Диллин, Голландия, весна 1943 г.

Самолет изображен так, как он выглядел вскоре после реорганизации группы в начале апреля 1943 г. На капоте двигателя изображена эмблема «дьявол в облаках», перешедшая вместе со сменой номера от IV./JG-1 к I./JG-1. Окружность на фюзеляже ближе к хвостовому оперению - идентификационный знак I./JG-1 - окрашена серой краской. Новая символика быстрой идентификации самолетов I./JG-1 - горизонтальные полосы черного и белого цвета на капоте мотора. Оконечность кока воздушного винта окрашена в зеленый цвет, что указывает на принадлежность самолета к штабу группы. Панель желтого цвета снизу капота двигателя - своеобразная дань традиции, такие знаки быстрой идентификации в обязательном порядке имели Fw.109 в начальном периоде воздушной войны над Ла-Маншем. На борту фюзеляжа в районе выхлопного коллектора изображены зубы черного цвета с белой обводкой - летчики Fw-190 часто изображали в этих местах что-нибудь «красивое» черного цвета в надежде сделать не слишком заметной осевую на борт фюзеляжа сажу от выхлопов двигателя BMW-801. Непосредственно ниже пилотской кабины видна эмблема 1-й эскадры, геральдический щит с мальтийским крестом. Национальные флажки символизируют страны, с которыми Лосигкейт сражался, слева направо флаги Испании (в Испании летчик был сбит и попал в плен к республиканцам), Бельгии, Нидерландов, Франции и Великобритании. Три последних флажка - страны, в которых Лосигкейт проходил службу: Япония (в должности военно-воздушного атташе при посольстве Германии в Токио), Норвегия, Дания. В июне 1943 г. Фриц Лосигкейт был направлен на Восточный фронт командиром III./JG-51, позже он стал командиром 51-й эскадры, а в последние недели войны - командиром JG-77. Часть своих 68 побед, включая один четырехмоторный бомбардировщик, он одержал на Западе.

2. Fw-190A-7 «белая 9» командира I./JG-1 гауптмана Альфреда Гриславски, Литтс-принге, апрель 1944 г.

На примере самолета Гриславски можно увидеть какие изменения произошли в окраске истребителей I./JG-1 за 12 месяцев (если сравнить с Fw-190 Фрица Лосигкейта). Основное нововведение - цветная полоса вокруг фюзеляжа, которую стали

наносить на истребители сил обороны Рейха, для 1-й эскадры был выбран красный цвет. У эскадры появилась новая эмблема (изображена на капоте двигателя) - крылатая цифра «1» красного цвета, вписанная в квадрат белого цвета, который в свою очередь заключен в черный круг. Возможно, что эскиз эмблемы предложил сам ее командир подполковник Оесау. На большинстве истребителей эмблема эскадры изображалась только по правому борту. Свою первую победу Гриславски одержал в Польше в первые дни второй мировой войны, всего он сбил 133 самолета, сам несколько раз был ранен. Его боевой счет на Западе составил 24 самолета союзников, в том числе шесть тяжелых бомбардировщиков.

3. Fw-190A-7 «красный 13» (Wk-Nr 431007) командира II./JG-1 майора Гейнца Бара, Стромиди, апрель 1944 г.

Самолет окрашен почти аналогично истребителю Гриславски, однако на кок воздушного винта нанесена спиральная полоса, а на фоне красной фюзеляжной «повязки» можно разглядеть контур горизонтальной полосы - знака принадлежности истребителя II группе. В тот период Бар на всех своих самолетах просил нарисовать бортовой номер «13». Он считал «13» счастливым числом - на самолете с таким бортовым номером (Fw.109E «белая 13») он одержал свою первую победу 25 сентября 1939 г. будучи фельдфебелем в I./JG-51. Войну подполковник Бар закончил командиром III./JG-2, а его персональный истребитель Me-262 имел номер «13» красного цвета! На Западе Бар сбил 59 самолетов, в том числе 21 тяжелый бомбардировщик.

4. Fw-190A-7 «красный 23» командира II./JG-1 майора Гейнца Бара, Стромиди, апрель 1944 г.

Порой Бар летал на своей резервной машине. На «красном 23» 22 апреля 1944 г. ас сбил «Либереитор», который стал его 200-й победой в воздушном бою. Следует отметить, что на обоих фокке-вульвах Бар («13» и «23») были демонтированы внешние крыльевые пушки. Бар отдавал предпочтение маневренности перед огневой мощью.

5. Fw-190A-5 «черный шеврон и окружность» Gruppen-TO II./JG-1 лейтенанта Рюдигера фон Кирчмейера, Военсдорхт, июнь 1943 г.

Шеврон и круг наносились на самолеты технических офицеров групп, зеленая оконечность кока воздушного винта указывает на принадлежность самолета штабу группы. Слабо различим чуть выше цели для выпуска выхлопных газов пламегаситель - ранее самолет использовался как ночной истребитель в группе «Wilde Sau», скорее всего - II./JG-

300. Фон Кирчмейер в конце июня стал командиром 5./JG-1, позже - командиром 1./JG-11, в конце войны служил на Me-262 в JV-44. На Западе фон Кирчмейер сбил 32 самолета, в том числе 21 тяжелый бомбардировщик.

6. Fw-190A-5 «черная 1» (Wk-Nr 7328) командира 5./JG-1 гауптмана Фрица-Дитриха Викопа, Военсдирект, апрель 1943 г.

На самолете изображена не только эмблема группы (дракон, для 5-го штаффеля цвет дракона - красный), но и эмблема штаффеля, введенная предшественником Викопа на посту командира 5./JG-1 обер-лейтенантом Максом Бухгольцем - чайка с разправленными крыльями. Викоп получил назначение командиром 5-го штаффеля 1-й эскадры 17 апреля 1943 г., а всего через месяц, 16 мая, летчик погиб в бою с «Тандерболтами». Самолет Викопа, «черная 1», взорвался в воздухе. Викоп сбил не менее 12 самолетов союзников - половину из них составили «Спитфайры», также он сбил две «Летающих Крепости» достоверно и одну - вероятно.

7. Fw-190A-3 «черная 1» (Wk-Nr 432) командира 11./JG-1 обер-лейтенанта Вильгельма Моритца, Мюнхен-Гладбах, июль 1942 г.

Окраска истребителя обер-лейтенанта Вильгельма Моритца типична для самолетов IV./JG-1 пока ее не «перекрестили» в 1./JG-1. На капоте двигателя - эмблема группы, на борту фюзеляжа ниже кабины - эмблема эскадры (эмблема раннего образца), обе эмблемы изображены только на левом борту самолета. Обратите внимание на нарисованную за опознавательным знаком окрестность - отличительный знак самолетов IV./JG-1, после реорганизации группы в 1./JG-1 окрестности закрасили. Моритц год провоял на Восточном фронте командиром 12./JG-51, после чего его вернули в силы обороны Рейха, где он получил назначение в JG-3 В апреле 1944 г. Моритц стал командиром IV./JG-3, первой Sturmgruppe люфтваффе.

гофен». В начале марта из состава 1./JG-2 гауптмана Игнаца Пристиля было выделена «подразделение переучивания» - Umrustungskommando. Личный состав Umrustungskommando для освоения новой техники, самолетов Fw-190A-2, прибыл в Ле-Бурже. Процесс переучивания сопровождался рядом аварий и даже катастроф: лейтенант Фриц Мали погиб из-за отказа двигателя вскоре после взлета. Тем не менее удавалось выдерживать заданный темп переучивания - по группе в месяц. К середине марта самолеты Fw-190A-1 получила III группа 2-й эскадры, III./JG-2 командовал гауптман Ганс «Асси» Ган. Месяц спустя фокке-

вульфы модификации «А-2» получила 1./JG-2 гауптмана Эриха Лея. До конца мая «рихтгофены» потеряли двух пилотов: 29-го числа разбился штаффелькапитан 9./JG-2 обер-лейтенант Вернер Штокельман, а через два дня в бою с истребителями RAF над Дьепом погиб унтер-офицер Вальдемар Кипних из II группы. Процесс перевооружения 2-й эскадры завершился в августе, когда Geschwaderstab обер-лейтенанта Вальтера Оесау сменил свои Bf.109F на Fw-190.

Эскадра JG-1 отвечала за ПВО Голландии и германского побережья Северного моря вплоть до Дании. Процесс перевооружения JG-1 начался в марте. Первые шесть летчиков из II группы гауптмана Ганса фон Гана (не путать с командиром III./JG-2 Гансом «Асси» Ганом) прибыли в Эбвилль-Друкат для переучивания на Fw-190A-1 под руководством летчиков II./JG-26, остальные проходили переподготовку в Ротенбурге в Германии. К маю 1942 г. II./JG-1 была полностью переоснащена истребителями фирмы Фокке-Вульф. Группа базировалась на голландских аэродромах Военсдирект и Катвик. Надежность двигателей BMW-801 все еще оставалась недостаточной, поэтому каждому штаффелю придали по опытному механику с фирмы BMW.

1-я истребительная эскадра открыла боевой счет на истребителях Fw-190. 1 июня - унтер-офицер Мейснер из 6-го штаффеля сбил «Спитфайр». Через 18 дней было сбито еще пять истребителей RAF, собственные потери составили два Fw-190. В июле фокке-вуль-

фы получили III (командир гауптман Герберт Киевски) и IV группы (командир гауптман Фритц Лозикейт) 1-й истребительной эскадры. Таким образом в начале второго полугодия 1942 г. три ягдгешвадера, дислоцированных на западных рубежах Рейха, были перевооружены фокке-вульфами. Между тем изменения происходили и по другую сторону Ла-Манша - в июле 1942 г. первая эскадрилья RAF получила на вооружение истребители «Спитфайр IX», в Британию начали прибывать подразделения 8-й воздушной армии ВВС США. У Fw-190 появились достойные противники.

Но прежде чем эти события произошли, три месяца летчики JG-26 ощущали себя королями воздуха. Доходило до того, что перед атакой пилоты Fw-190 делали рядом с группой «Спитфайров V» восходящие бочки! То есть они отмечали победу еще до начала схватки, можно представить какое моральное воздействие оказывали подобные фортели на летчиков RAF! Многие немецкие летчики справедливо полагали, что тогда на Западе люфтваффе находилось на своем пике. Данные о потерях не противоречат мнению летчиков: к концу марта RAF потеряли 32 истребителя и 32 летчика, в то время как 26-я истребительная эскадра люфтваффе лишилась пяти пилотов. Опыт не страховал от гибели. Среди погибших летчиков JG-26 значился и 19-летний обер-ефрейтор Альберт Юбель из 2-го штаффеля, погибший в своем первом боевом вылете, и ветеран кампаний на Средиземноморье и над Каналом лейтенант Ганс



Три будущих аса Fw-190 сфотографировались на фоне здания штаба III./JG-2 в Бьюмон-ле-Роже, 1941 г. В полном летном обмундировании со спасательным жилетом - гауптман Бруно Столле, в центре - обер-лейтенант Эгон Майер, в легкой летней куртке - гауптман Ганс «Асси» Ган. На крыше штаба укреплены эмблемы трех штаффелей группы.



Трофеи люфтваффе - доставленные в одно место сбитые «Спитфайры V», «Спитфайр» с бортовым кодом «AZ-B» принадлежал 234-й эскадрильи, с бортовым кодом «UZ-A» - 306-й (польской) эскадрилье. Самый дальний «Спитфайр» имеет маркировку «RS-T» и отметки о 29 сбитых самолетах люфтваффе - это истребитель командира авиакрыла Бигген-Хилл уинг-коммандера Р.Р. Стэнфорд-Така, кавалера DSO и DFC. Стэнфорд-Так был сбит огнем зенитной артиллерии над Булонью 28 января 1942 г.

Йохансен из 7-го штаффеля. В апреле цифра потерь RAF возросла до 104.

На протяжении мая летчики JG-26 продолжали наносить тяжелый ущерб истребительному командованию RAF. 1 июня RAF проводила операцию «Circus No 178»: восемь выступавших в роли бомбардировщиков «Харрикейнов» сопровождало 168 «Спитфайров»! На отражение налета поднялись фокке-вульффы двух групп - I./JG-26 гауптмана Зейферта из Сент-Омер-Аркуса и III./JG-26 гауптмана Приллера из Вевельгхема. Немецкие самолеты перехватили четыре эскадрильи «Спитфайров» восточнее Остенде. Классическая атака из верхней полусферы со стороны солнца оказалась весьма результативной: восемь «Спитфайров», включая самолет командира британского авиакрыла, было сбито, еще пять получили повреждения. Семь из восьми сбитых записали на свой счет пилоты I./JG-26, восьмой сбил «Пипс» Приллер. Это была 73 победа аса, 15-я - на Fw-190. Ни один самолет из JG-26 не только не был сбит, но даже не получил повреждений.

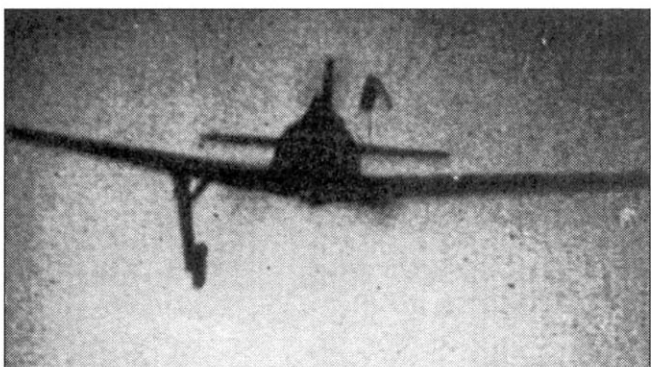
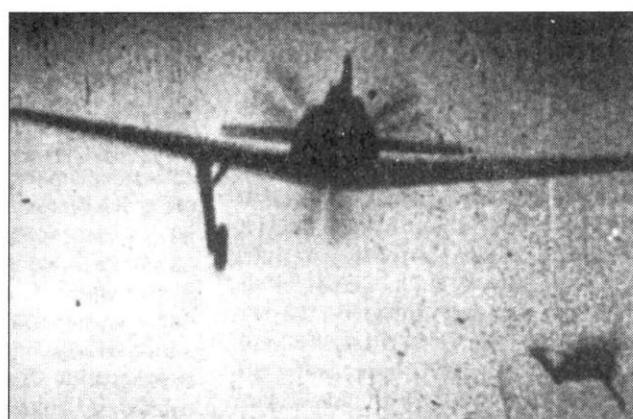
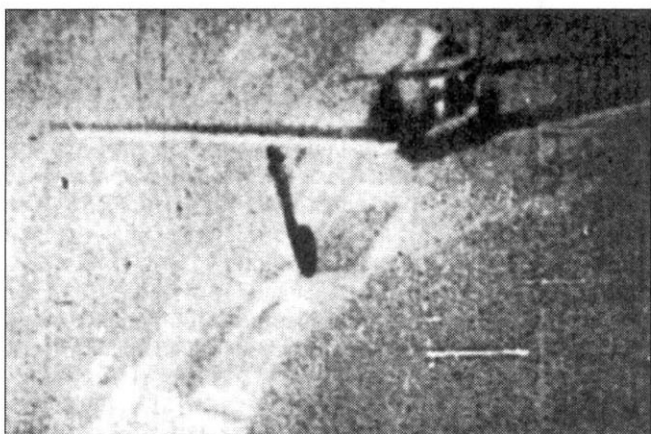
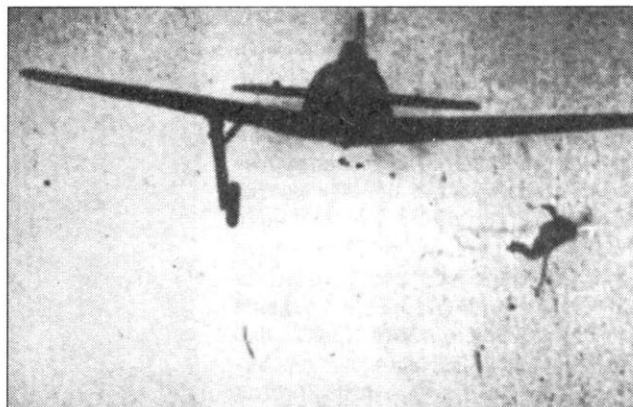
На следующий день жатву собирали пилоты II./JG-26 гауптмана Йахима Мюнхеберга. В районе Сент-Омера со стороны солнца «белокурые бесстыи» обрушились на неопытных канадцев из 403-й эскадрильи RCAF. Канадцы летели как «верхнее прикрытие» авиакрыла из Норд-Уилда. Командир 403-й эскадрильи новозеландец скуадрон-лидер Эл Дир (17 побед в период

Битвы за Британию) только что вернулся после шестимесячной командировки в Штаты, в ходе которой он передавал свой боевой опыт оседлавшим истребители потомкам ковбоев. Дир как-то не удосужился осветить свои знания о противнике, поэтому он совершенно не представлял себе возможности Fw-190. Когда новозеландец обнаружил у себя на хвосте штаффеля фокке-вульффов, он приказал своим парням начать хорошо отработанное расхождение по трем направлениям. Этот маневр хорошо срабатывал во времена Битвы за Британию. Раньше, чем канадцы успели хотя бы наполовину выполнить задуманный маневр на них обрушились два других штаффеля Мюнхеберга. Результат: было в 403-й эскадрилье 12 «Спитфайров», осталось - четыре. Наглядный пример превосходства тактики и техники, продемонстрированный в очередной раз немецкими летчиками союзникам.

Фокке-вульффы летали над Ла-Маншем уже девять месяцев, но с технической точки зрения самолеты все еще оставались загадкой для англичан. Требовалось как можно скорее заполучить Fw-190, но воздушные бои велись главным образом над Францией, поэтому даже обломки сбитых машин падали на территорию, контролируруемую немцами или же на дно Ла-Манша. На таком безрадостном фоне появилась идея использовать для правого дела угона самолета обученного пилотированию летательных аппара-

тов шпиона. Один из летчиков RAF (предположительно скуадрон-лидер Пол Ричи из школы летчиков-истребителей) выдвинул следующий план. Трофейному Bf.109 возвращается его оригинальная символика люфтваффе, имитируются боевые повреждения, после чего пилотируемые говорящим по-немецки летчиком-англичанином истребитель берет курс на один из аэродромов JG-26. Перелет проходит под контролем большого количества «Спитфайров». Мессершмитт садится на базе люфтваффе, летчик меняет свой поврежденный Bf.109 на исправный Fw-190 (кто ж его ему даст!!!), взлетает и на полном газу уходит в сторону Туманного Альбиона.

Менее фантастичным выглядел план похищения германского истребителя отрядом командос. В основе плана лежал успешный рейд в ночь с 27 на 28 февраля 1942 г. командос в Брюневиль, когда англичанам удалось утащить немецкий радиолокатор. Аэродром в Эббвиле-Друкате находился недалеко от побережья, так что захват готового к взлету самолета теоретически представлялся вполне реальным делом. Сей план пошел в серьезную разработку, операция даже получила кодовое имя - «Airthief». Экстраординарное событие поставило крест на операции менее чем через сутки после подписания приказа о ее проведении. Вечером 23 июня два авиакрыла «Спитфайров» возвращались из патрульного полета над Бретанью, в котором они



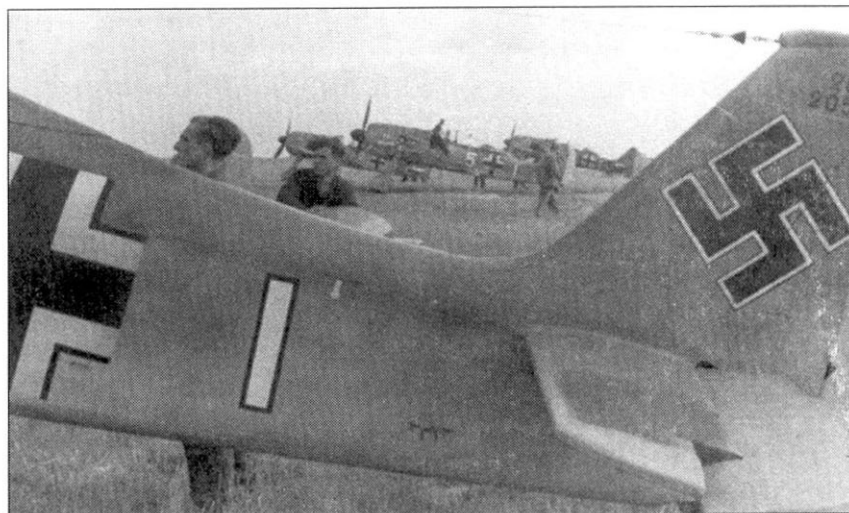
Потери не были односторонними. Здесь приведены кадры кинофотопулемета с пленки, отснятой летчиком «Спитфайра» 485-й новозеландской эскадрильи 4 мая 1942 г. севернее Булони. Хорошо виден весь процесс, от начала обстрела фокке-вульфа, до беспилотного полета немецкого истребителя. Интересно, что германские данные потери Fw-190 4 мая 1942 г. не подтверждают.

имели столкновения с Fw-190 из III./JG-2. Над Девоном «Спитфайры» подверглись атаке фокке-вульфов из штаба III группы и 7-го штаффеля 2-й эскадры; немцы возвращались во Францию и не упустили случая пощипать на встречном курсе англичан. Схватка получилась короткой - противники испытывали нехватку топлива. Никто никого не сбил - все разошлись по домам. Все, кроме Gruppen-Adjutant'a III./JG-2 обер-лейтенанта Арнима Фабера, который потерял ориентировку и взял курс на Эксетер. Фабер пребывал в полной уверенности, что направляется в сторону Франции. Обер-лейтенант приземлился на первом попавшемся аэродроме. К большому удивлению адъютанта группы аэродром оказался базой RAF Пембри! Истребитель Fw-190A-3 стал настоящим подарком судьбы для англичан! Чтобы провести облет секретного оружия противника требовалось всего-навсего залить в баки бензин. Летай на здоровье!

Июль 1942 г. стал поворотным пунктом в воздушных боях над Ла-Маншем - фортуна стала потихоньку отворачиваться от пилотов ягдфешвадеров. «Удачные месяцы» весны и лета остались в прошлом. Теперь на ночь истребители с прибрежных аэродромов приходилось перебазировать вглубь Франции. В люфтваффе опасались рейдов командос - возможно немцы что-то узнали о планировавшейся операции «Airthief». Надо сказать, что летчики извлекли определенную выгоду из подобных перелетов - тыловые базы обслуживали женщины-связистки!

Вторая половина 1942 г. прошла под знаком «естественного отбора». Если пилот оставался в живых после первых нескольких боевых вылетов, то он почти наверняка добивался успеха в воздушных боях, его личный счет начинал расти.

В июле произошли два крупных воздушных боя. 4 июля, в день Неза-



Звено Fw-190A-2 из 7./JG-2, аэродром Тивилли.

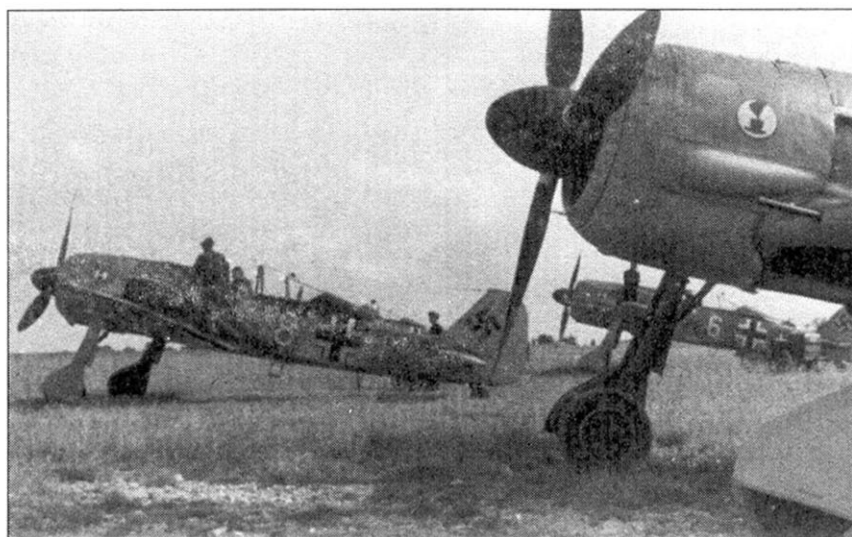
висимости, столь почитаемый в США, 12 бомбардировщиков «Бостон» из состава RAF, половину из которых пилотировали американцы, атаковала расположенные в Голландии базы 1-й истребительной эскадры люфтваффе. Это был первый рейд американских летчиков в Европу. Два самолета с экипажами ВВС США в Англию не вернулись, но почин дорогого стоит. 30 июля произошла первая стычка Fw-190 со «Спитфайрами IX». В этот день RAF проводили операцию «Circus No 200» - шестерка британских «Бостонов» под прикрытием авиакрыла «Спитфайров» наносила удар по аэродрому JG-26 в Эббвилль-Друкате. Пилоты «Спитфайров IX» из 64-й эскадрильи RAF рапортовали о пяти сбитых фокке-вульфах, на самом деле немцы потеряли один Fw-190 (его сбил 21-летний ас флайт-лейтенант Дональд Кингби). Летчики I./JG-26 и II./JG-26 сбili не менее десяти «Спитфайров», всего же из боевого вылета не вернулось 14 британских истребителей.

19 августа 1942 г. началась операция «Юбилей» - высадка канадцев в Дьеппе. Ее определили как разведку боем, проверку возможности десанта

в Западную Европу. Ветераны сражений в небе Ла-Манша из JG-2 и JG-26 получили возможность принять участие во втором по масштабу сражении 1942 г. на Западном фронте. Силы вторжения достигли побережья Франции необнаруженными, однако затем войска подвергались постоянным ударам немецкой авиации. Первые самолеты, звено Fw-190 из 5./JG-26, взлетели примерно в 6 ч 15 мин утра с аэродрома Эббвилль-Друкат. Через несколько минут с аэродрома Сент-Омер-Аркуес взлетело еще десять Fw-190 из 1-го штаффеля обер-лейтенанта Йозефа Хайбюка, позже к ним присоединились самолеты 2-го и 3-го штаффелей 26-й эскадры. Сражение в воздухе завязалось с массы индивидуальных противоборств пилотов фокке-вульфов с летчиками «Спитфайров», прикрывавших силы вторжения. Более-менее организованный характер бой принял с вступлением в схватку районе 7 часов утра самолетов III./JG-26. Ближе к 8 часам в воздухе появились Fw-190 из II./JG-26. К 9 ч 30 мин в воздухе над местом высадки десанта кружилась примерно сотня истребителей 26-й эскадры, немцы сбili 27



Летчики бегут по тревоге к своим самолетам.



Пилоты забрались в кабины, скоро - взлет. Самолет с бортовым номером «8» белого цвета принадлежал командиру звена.

«Спитфайров». Поздним утром над пляжами Дьеппа появились бомбардировщики люфтваффе в сопровождении истребителей из JG-2.

Последнюю за день посадку Fw-190 из 26-й эскадры выполнил в 21 ч 21 мин. Всего 19 августа летчики JG-26 выполнили 36 групповых боевых вылетов или 377 индивидуальных самолетов-вылетов. Большинство летчиков поднималось в воздух три-четыре раза. Показатель активности пилотов JG-2 несколько ниже, но тоже высокие. Англичане заплатили дорогую цену за попытку установить господство в воздухе над Дьеппом: 106 потерянных в воздушных боях самолетов, в том числе 88 «Спитфайров». 2-я истребительная эскадра люфтваффе лишилась 14 фокке-вульфов (восемь летчиков погибло), 26-я эскадра - шести (погибли все шесть летчиков). Кроме истребителей, люфтваффе потеряли 28 бомбардировщиков, половина потерь пришлось на Do-217 из KG-2.



Необычная для люфтваффе «зубастоглазастая» окраска - на снимке истребитель Fw-190A-1 из II./JG-26. Самолет использовался для обучения летчиков II./JG-1, Эббвиль-Друкат, март 1942 г.

Наиболее тяжелые потери понесла I группа 26-й эскадры (группой командовал гауптман Эрих Лей): восемь Fw-190 и пять летчиков. Контрастом на этом фоне выглядят два раненых летчика в III./JG-2 «Асси» Гана. Наибольшую результативность в воздушных боях показали летчики III./JG-2: командир 7-го штафеля обер-лейтенант Эгон Майер одержал свою юбилейную, 50-ю, победу на западе. Гауптман Зигфрид Шнелль из 9./JG-26 сбил за день пять «Спитфайров», но его превзошел лейтенант Йозеф «Зепп» Вурмхеллер, сбивший шесть «Спитфайров» и один «Бленхейм», правда и сам Зепп был близок к тому, чтобы попасть в разряд «потери»: свой первый за день боевой вылет он завершил вынужденной посадкой.

Летчики 26-й эскадры одержали в воздушных боях 40 побед. Среди отличившихся - Gruppenkommandeur Йоханнес Зейферт, сбивший 40-й самолет противника. На «шоу дня» мог претендовать рейд 22 бомбардировщиков В-17 «Летающая Крепость» 8-й воздушной армии ВВС США. «Крепости» обрушились на аэродром в Эббвиль-Друкате. Всего три минуты прошло с момента поступления о приближении бомбардировщиков до первых разрывов бомб. На аэродроме как раз находились фокке-вульфы, наземный персонал заправлял истребители топливом и пополнял боекомплект. Как ни странно, ни один самолет не получил повреждений. «Летающие Крепости» ВВС США второй раз бомбили объекты на территории Европы, пусть их налет не дал результатов, но это был шаг к абсолютному доминированию американской авиации в дневном небе Западной Европы.

До конца августа «Крепости» USAF шесть раз пересекали Ла-Манш

и ни разу не понесли потерь. Первое реальное противодействие экипажи В-17 встретили 21 августа над Роттердамом. Фокке-вульфы из II./JG-1 прорвали щит истребителей сопровождения, ни одного четырехмоторного бомбардировщика они не сбили, но экипажи «Крепостей» пролили первую кровь. В свою очередь воздушные стрелки «Крепостей» 97-й бомбардировочной группы ВВС США записали на свой счет два достоверно сбитых Fw-190, пять вероятно и шесть самолетов повредили. Реальная картина несколько отличалась от рапортов экипажей В-17: два самолета из подразделения обер-лейтенанта Детлефа Рохвера получили повреждения, сбитых не было.

Рохвер временно исполнял обязанности командира II./JG-1 после того как гауптман Ганс фон Ган был посажен 15 июня под домашний арест из-за трагического убийства часового. Если «Летающие Крепости» оставались временно неуязвимыми, то с других дневных рейдеров союзников, в том числе с другой новинки - британских «Москитов», пилоты Fw-190 собрали высокую плату за возможность полетать в небе Европы.

Первую «Крепость» сбili летчики из II./JG-26, которой тогда командовал гауптман Конни Мейер; неутомимый «Йохен» Мюнхеберг стажировался в JG-51 на должности командира эскадры. 6 сентября самолеты II./JG-26 взлетели на перехват группы из 30 «Летающих Крепостей», наносивших удар по самолетостроительному заводу фирмы Потез в городе Мюлт. Немцы проигнорировали истребительный эскорт (британские «Спитфайры IX») - вся группа, почти 50 F-190, обрушилась со всех направлений на строй бомбардировщиков. Честь первой победы над В-17 досталась командиру группы: В-17 из 97-й бомбардировочной группы упал северо-западнее Амьена. Через 11 минут в море недалеко от Ле-Трипота рухнула еще одна «Крепость», эту победу записали обер-фельдфебелю Вилли Роту из 4./JG-26.

На следующий день «Летающие Крепости» появились над Роттердамом, где их опять встретили истребители 1-й эскадры люфтваффе. Два фокке-вульфа было сбито: один «Спитфайром», второй - воздушными стрелками В-17. Союзники опять слегка преувеличили свои достижения: согласно рапортам участников воздушного боя было сбито 12 Fw-190 достоверно, десять вероятно и 12 повреждено! «Крепости» потерь не имели. Американские самолеты, их огромные размеры, мощное оборонительное вооружение, высокая боевая живучесть, произвели



Подготовка к боевому вылету истребителя Fw-190A из III./JG-2. Хорошо видны фрагменты нарисованного на борту фюзеляжа головы орла. Черная эмблема имела функциональное назначение - на ее фоне был не так заметен нагар от выхлопов двигателя BMW-801.

впечатление на летчиков ягдшвадеров. Примерно такой же эффект на британских пилотов годом раньше произвело появление Fw-190. Немцам предстояло в кратчайшее время найти адекватный ответ на дневные рейды американских бомбардировщиков.

Радиус эффективного поражения целей у крупнокалиберных пулеметов «Браунинг», которыми были вооружены «Летающие Крепости» был больше, чем у пулеметов MG-17 винтовочного калибра, которые стояли на Fw-190. По трассирующим очередям MG-17 пилоты фокке-вульфов выверяли прицел перед стрельбой из пушек MG-151. Широкий конус ураганного оборонительного огня бомбардировщика миновать не представлялось возможным - стоит ли удивляться, что многие пилоты Fw-190 открывали огонь с большой дистанции и преждевременно выходили из атаки? В горячке боя далеко не все летчики были в состоянии определить наиболее благоприятный ракурс для атаки строя «Крепостей». Скоординированного удара группы истребителей не получалось, более того - командир далеко не всегда мог собрать в боевой порядок вышедшие из атаки истребители. Практика показывала, что во второй атаке принимало участие не более половины самолетов.

2 октября JG-26 потеряла от огня воздушных стрелков «Крепостей», опять бомбивших завод фирмы Потез первый Fw-190. Однако, уже через неделю, когда более сотни В-17 из 8-й воздушной армии USAF совершали рейд на промышленные объекты и аэродромы Северной Франции, пилоты 26-й эскадры поправили баланс.

В 9 часов утра фокке-вульфы III группы гауптмана Приллера приземлились на передовом аэродроме Вевельгхем после ночевки в глубине Франции в кампании женского персонала службы связи. Сразу после посадки поступила команда на взлет. Истребители Fw-190 ушли на встречу «Крепостям», летевшим в разомкнутом строю троек. Пипс Приллер впервые летел на перехват четырехмоторных американских самолетов. Дважды Приллер выводил своих парней в исходную точку для атаки, но оба раза ошибался в определении высоты полета бомбардировщиков - они все время

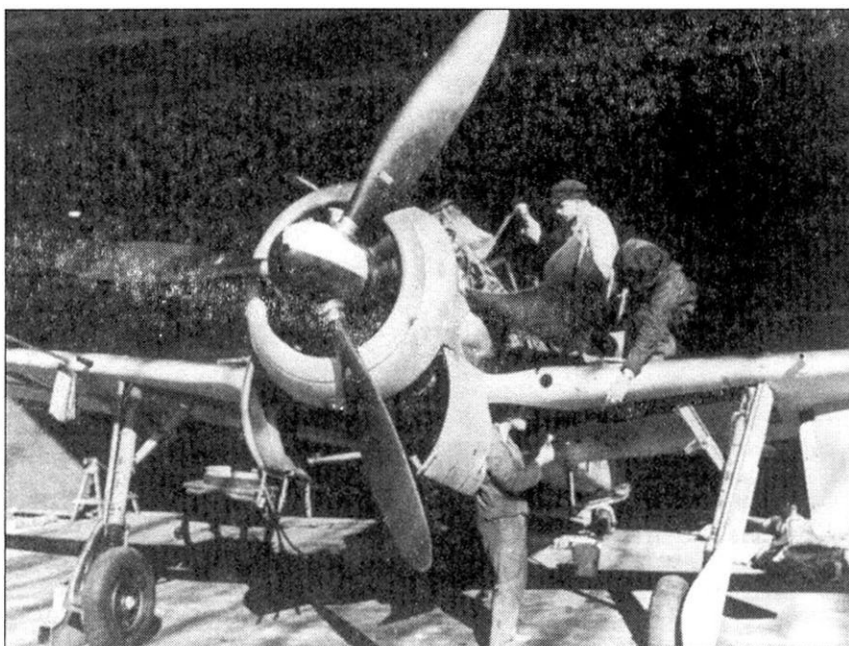
оказывались выше истребителей люфтваффе. С третьего захода Приллер занял удачную позицию. Он принял решение атаковать тройки «Крепостей» отдельными парами фокке-вульфов сзади сверху. Первым удар нанёс сам командир с ведомым. Опытный ас, имевший 77 побед в воздушных боях над Западной Европой, не промахнулся - сбитый им В-17 из 360-й бомбардировочной группы (экипажи 360-й группы совершали свой первый боевой вылет) упал южнее Лилля. Вторую «Крепость» (бомбардировщик принадлежал 92-й бомбардировочной группе) отправил на гостепреимную землю Франции обер-лейтенант Отто Штаммбергер из 9-го штаффеля:

- Захожу в хвост. Полный газ. Объект атаки становится все крупнее и крупнее. Огонь открыл рановато - боялся врезаться в «ворота сарая». Никогда ранее я не охотился на такую дичь - размах крыла 40 метров! Я подошел ближе, сосредоточив огонь на двигателях левого крыла. Только после третьей очереди моторы загорелись. Бомбардировщик начал скользить на крыло, потом сорвался в крутую нисходящую спираль. На высоте примерно 2000 метров не то четыре, не то пять человек выпрыгнули из падающего самолета. Бомбардировщик упал восточнее Вендевилля.

В тот же день состоялся боевой дебют «Либереиторов» из 93-й бомбардировочной группы ВВС США. Крещение «Либереиторов» огнем в небе Западной Европы обошлось американцам в один бомбардировщик, сбитый штаффелькапитаном 7./JG-26 гауптманом Клаусом Митушом над Лиллем. 2



На капоте истребителя Fw-190A-2 из II./JG-1 хорошо видна эмблема группы в виде дракона. Каждый штаффель имел дракона строго определенного цвета: белого, красного или желтого.



Проблемы с двигателями BMW-801 привели к появлению на аэродромах фронтовых подразделений люфтваффе опытных гражданских механиков с фирмы BMW.

октября Митуш сбил еще и В-17 (третий самолет этого типа, потерянный американцами за день) из 301-й бомбардировочной группы - «Крепость» упала в Ла-Манш. Миф о неуязвимости американских четырехмоторных бомбардировщиков парни Приллера основательно поколебали. На следующий масштабный налет командование 8-й воздушной армии решилось только через два месяца. Рейды американцев побудили Гитлера отдать приказ люфтваффе принять ответные меры. Меры эти вылились в крупнейший после 1940 г. дневной атаке германской авиации на Великобританию, в налете приняли участие фокке-вульфы из JG-2 и JG-26. 31 октября 19 самолетов из двух специализированных Jagostaffeln вместе с 49 оснащенными бомбами Fw-190 из I./JG-26 и II./JG-26 под эскортом 62 фокке-вульфов (без бомб) из II./JG-2 и III./JG-26 взяли курс на Кэнтерберри. Немцы потеряли два самолета: над Сэндвичем огнем зениток был сбит фокке-вульф фельдфебеля Хелла из 5./JG-2, уже при возвращении над Ла-Маншем пилот «Спитфайра» отправил на дно Канала в районе Кале Fw-190 лейтенанта Пауля Галланда из 8./JG-26. Пауль был младшим из троих братьев Галландов (Адольфа Галланда знают все), до своей гибели он успел сбить 17 самолетов противника, последний, «Бостон», Пауль Галланд сбил вечером 30 октября.

Пока летчики 2-й и 26-й эскадр дрались с американцами, пилоты JG-1 тоже не сидели без дела. В октябре они записали на боевой счет эскадры три «Москито» (приз не менее почетный, чем «Летающая Крепость»), а 25 нояб-

ря обер-фельдфебель Хисен из 5./JG-1 сбил в 60 километрах от Бергена-ам-Зее британский «Ланкастер». «Ланкастер» принимал участие в экспериментальном дневном налете бомбардировщиков RAF на Эссен. В случае удачи англичане планировали перейти к выполнению постоянных налетов в сложных метеоусловиях (25 ноября стояла на редкость облачная погода). Штаб первой эскадры отреагировал на появление новой угрозы молниеносно - группу летчиков спешно подготовили к полетам на боевое применение в сложных метеоусловиях.

Обстановку в ноябре диктовали события, происходившие вдали от Западной Европы. Союзники начали проведение операции «Торч» - высадку в Северной Африке. Операция «Торч» предвещала непосредственную угрозу гитлеровской «крепости Европа». Впервые с начала войны над истребительными подразделениями люфтваффе, расквартированными в Западной Европе, нависла ужасная угроза быть отправленными в кровавую мясорубку Восточного фронта. Во вторую неделю подполковник Вальтер Оесау лишился двух из трех групп своей 2-й эскадры. I./JG-2 была направлена в Марсель в рамках операции по оккупации германскими войсками Южной Франции, а II./JG-2 гауптмана Гельмута-Феликса Больце готовилась к перелету через Средиземное море в Тунис. Оставшуюся в распоряжении Оесау III./JG-2 гауптмана Эгона Майера привлекли к обеспечению ПВО расположенных на атлантическом побережье Франции баз подводных лодок кригсмарине. Самолеты III

группы перебазировались из Пойкса в Ванни-Мюкон. Оборону побережья Канала теперь обеспечивали лишь летчики JG-26. Однако и в этой эскадре до конца года произошли изменения: III группу вновь перевооружили мессершмитами Bf.109. Таким образом, в конце 1942 г. на европейском берегу Ла-Манша люфтваффе имели всего две истребительных группы, вооруженных самолетами Fw-190.

Однако, прежде чем произошли вышеописанные изменения был сделан важный шаг в предстоящей борьбе с четырехмоторными бомбардировщиками американских ВВС. Несколько недель аналитики люфтваффе на основе опросов пилотов и информации об американских самолетах рассматривали все возможные варианты атак: сзади, на встречных курсах, в кильватер, с флангов, с превышением или из нижней полусферы. Анализ показал, что наиболее предпочтительны атака на встречном курсе. В этом случае под обстрел попадает самые уязвимые «детали» любого самолета - летчики, с другой стороны именно в передней полусфере оборонительная мощь бортового оружия четырехмоторного бомбардировщика минимальна. Впервые новую тактику опробовали 23 ноября летчики Эгона Майера из III./JG-2.

Стоявшая в тот день плохая погода заставила экипажи многих тяжелых бомбардировщиков отказаться от пятого визита в Сент-Назер - базу немецких субмарин. Над целью девятку «Крепостей» перехватили фокке-вульфы. Fw-190 атаковали тройками на встречном курсе. В первом заходе немцы сбили сразу четыре самолета. Теперь шок пришел черед испытывать американцам.

Первый успех далеко не всегда означает успех вообще. 20 декабря на перехват более 100 «Летающих Крепостей» и «Либейреторов» 8-й воздушной армии поднялись все три группы 26-й эскадры и II группа 2-й эскадры. Объектом налета американской авиации являлся крупнейшие во Франции авиаремонтные мастерские люфтваффе в Ромилле-сюр-Сейне. Немцы смогли сбить только пять В-17. Тактика лобовых атак нуждалась в ревизии. При атаке с задней полусферы относительные скорости самолеты были относительно невелики, опытный летчик успевал подкорректировать прицел. Теперь же, при атаке на встречных курсах скорость сближения составляла примерно 900 км/ч - пилоту отводились на прицеливание и стрельбу доли секунды. Если откорректировать курс можно было заранее, то определить точную дистанцию до цели в момент



Предполетный осмотр самолетов Fw-190A-2/A-3 из 5./JG-26, Эббвиль-Друкат, ранняя весна 1942 г.

открытия огня не представлялось возможным. Бомбардировщик в сетке прицела вырастал в размерах просто угрожающе - пилот истребителя начинал думать не об определении дистанции, а том как бы прервать атаку, до «мягкого соприкосновения» с целью. Эксперименты показали, что подобные инстинкты пилотов частично лечатся, если правильно выбрать ракурс атаки. Наилучшим посчитали заход строго на встречном курсе с положим пикированием под углом 10 град. к горизонту.

Простым решением проблемы определение дальности до цели стала рекомендация летчикам выдерживать постоянный угол ведения стрельбы, как при атаке наземных целей. Летчику истребителя требовалось постоянно удерживать перекрестие прицела на кабине бомбардировщика. Кроме того, было принято решение увеличить количество одновременно атакующих истребителей. Первый проход следовало делать параллельным со строем бомбардировщиков курсом, после обгона группы на 4-5 километров выполнялся разворот на 180 град. Атаку на

встречном курсе выполняло звено - Schwarme, дистанция открытия огня - 1000 м. При выходе из атаки летчики не должны были терять визуальный контакт с целью. После каждой атаки боевой порядок возобновлялся. Последний пункт отражал скорее пожелания, нежели реальность воздушного боя. Большинство пилотов выходило из атаки по принципу кто-куда, лишь бы побыстрее выскочить из зоны обстрела бортовых пулеметов «Крепостей». Собрать группу после такого выхода из атаки - проблема та еще.

Итак, на рубеже 1942-43 г.г. тактика борьбы с тяжелыми бомбардировщиками была отточена, а боевые линии прорисованы. Немцы все же просчитались - 27 января 1943 г. армада бомбардировщиков ВВС США обрушила свой груз на Вильгельмсхафен, воздушное наступление пересекло границу Рейха.

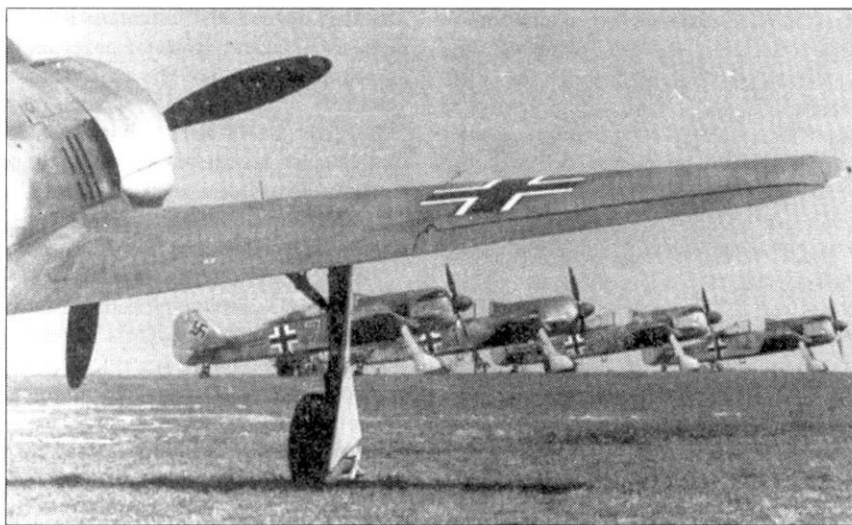
Север, Юг и ночь.

Щит истребительных подразделений люфтваффе, закрывающий с Запада границу «тысячелетнего» Рейха,

протянулся от Атлантики до Дании. Теперь пришла пора расширить его дальше на севере - через пролив Скагеррак в Норвегию. В Скандинавии базировались группы 5-й истребительной эскадры; две группы действовали с аэродромов Финляндии на северном участке Восточного фронта, еще две прикрывали побережье Норвегии от возможного вторжения войск союзников. Первой летом 1942 г. для перевооружения истребителями Fw-190 была отобрана I./JG-5 гауптмана Герхарда фон Вехрена.

По сравнению с размахом воздушной войны над Ла-Маншем, над западным побережьем Норвегии царил оперативное затишье. При минимальной активности авиации союзников смертельную опасность для летчиков представляло сочетание оснащенного капризным двигателем нового самолета, гористой местности и непредсказуемой погоды. За первые девять месяцев эксплуатации Fw-190 I группа 5-й эскадры потеряла шестерых летчиков - всех в авиакатастрофах. Еще несколькими парням удалось отделаться ранениями, непропорционально большое количество самолетов пришлось списать.

Первого заслуживающего упоминания успеха пилоты группы добились почти случайно. 25 сентября 1942 г. четверка Fw-190 совершала перелет из Ставангера в Осло, где самолеты должны были символизировать мощь люфтваффе на празднике норвежских нацистов. Примерно через час после прилета фокке-вульфов в Осло, пилоты получили информацию и группе двухмоторных бомбардировщиков, державших курс на Осло-фьорд. Бомбардировщиками предположительно являлись британские «Бостоны». Местные «тролли» не смогли найти нормальных стартеров для запуска двигателей истребителей Fw-190. От собственных стартеров удалось запустить моторы лишь на двух истребителях, которые и поднялись на перехват. Лет-



Самолеты готовы к боевому вылету, 5-м штаффелем 26-й эскадры командовал обер-лейтенант Вильгельм-Фердинанд «Вутц» Галланд, средний из трех братьев Галландов.



Гауптмана Йозефа «Пипса» Приллера (на снимке справа) можно считать типичным гитлеровским асом Западного фронта. Приллер сфотографировался на память со своим ведомым фельдфебелем Вальтером Грюнлигером, сентябрь 1942 г. Тогда Приллер командовал III./JG-26.

чики I./JG-5 встретили противника менее, чем через минуту после взлета - бомбардировщики находились всего в 10 км от Осло. Прямо над центром столицы Норвегии один из двухмоторных самолетов короткой очередью сбил унтер-офицер Эрих Клейн, самолет противника упал в озеро. Ведомый Клейна также попал, однако он только вывел из строя один мотор, а самолет сбить не сумел. Изучение обломков сбитой Клейном машины позволило установить ее тип - никакой не «Бостон», а - «Москито»! Четверка «Москито», взлетевшая с аэродрома Лючарс в Шотландии, должна была разбомбить здание гестапо в Осло, но пилоты Fw-190 сорвали налет.

Небо Норвегии по-прежнему оставалось сравнительно спокойным. В начале 1943 г. имели место всего два воздушных боя между британскими и германскими самолетами. В апреле 1943 г. I./JG-5 опять получила на вооружение мессершмитты Bf.109.

К этому времени базировавшаяся в Тронхейме IV группа гауптмана Ганса Кригеля в дополнение к имевшимся на вооружении мессершмиттам Bf.109 получила несколько Fw-190. Активность группы была столь низкой, что в ней отмечен случай ... дезертирства на фронт: летчик перелетел в Финляндию, где можно было понюхать пороха в боях с «красными соколами». Как же иначе Крест-то Железный получить! Новичок жутко завидовал ветеранам Восточного фронта, имевшим на своем счету сбитые - парень совершил более 60 «боевых» вылетов, ни разу не встретив в воздухе самолетов противника.

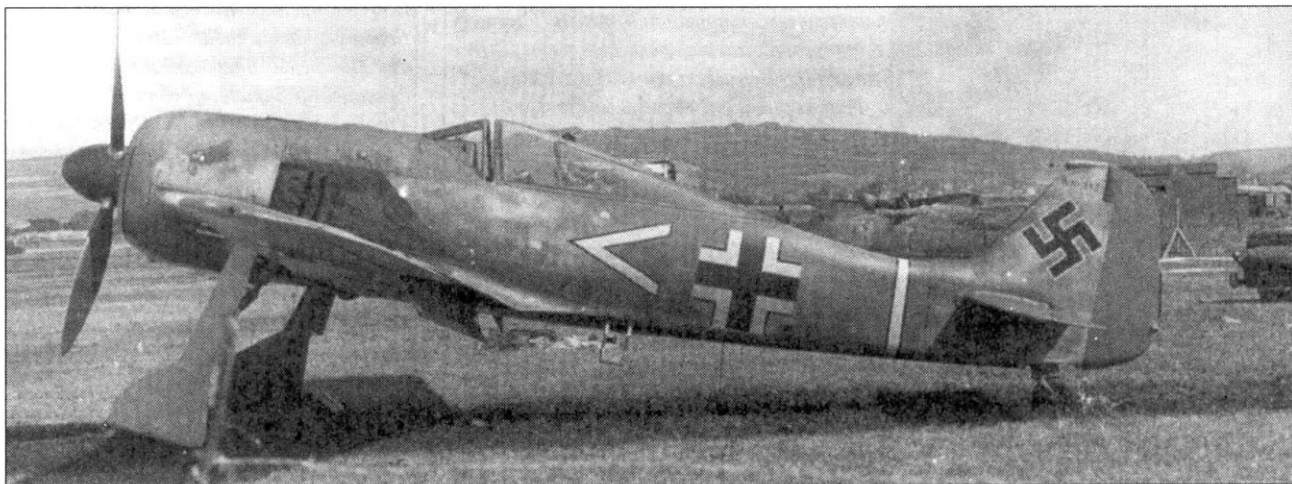
Короткая вспышка активных действий авиации в этом полярном регионе отмечена в конце 1943 г. Летчики группы Ганса Кригеля несколько раз перехватывали британские «Бофайтеры» (не только перехватывали, но и сбивали), а унтер-офицер Вилли Зюртц из 12-го штафеля даже умудрился завалить «Москито». Затем вплоть до весны 1944 г. над Норвегией установилось обычное для действий авиации обеих сторон в этом регионе затишье. Весной же ситуация начала постепенно меняться. Так 30 марта летчики IV./JG-5 сбили семь «Бофайтеров», а в мае тройка «Хеллкэтов» с британского авианосца обстреляла побережье (это называется «эскалация воздушной войны!!!»). В конце августа 1944 г. IV недолгое время действовала в Финляндии, прикрывая эвакуацию из этой страны германских войск. В октябре самолеты IV./JG-5 базировались на

западном побережье Норвегии, бок о бок с частично перевооруженной фокке-вульфами III группой 5-й эскадры. Авиация союзников изредка совершала рейды через Северное море, но основную угрозу для летчиков 5-й эскадры по-прежнему представляло «сочетание гористой местности с непредсказуемой погодой». Обер-лейтенант Вернер Гейко, по его собственным словам, «открыл сезон купания 1945 г.» - 25 марта офицеру пришлось сажать в море фокке-вульф с отказавшим двигателем. К счастью для Гейко, его вовремя спасли.

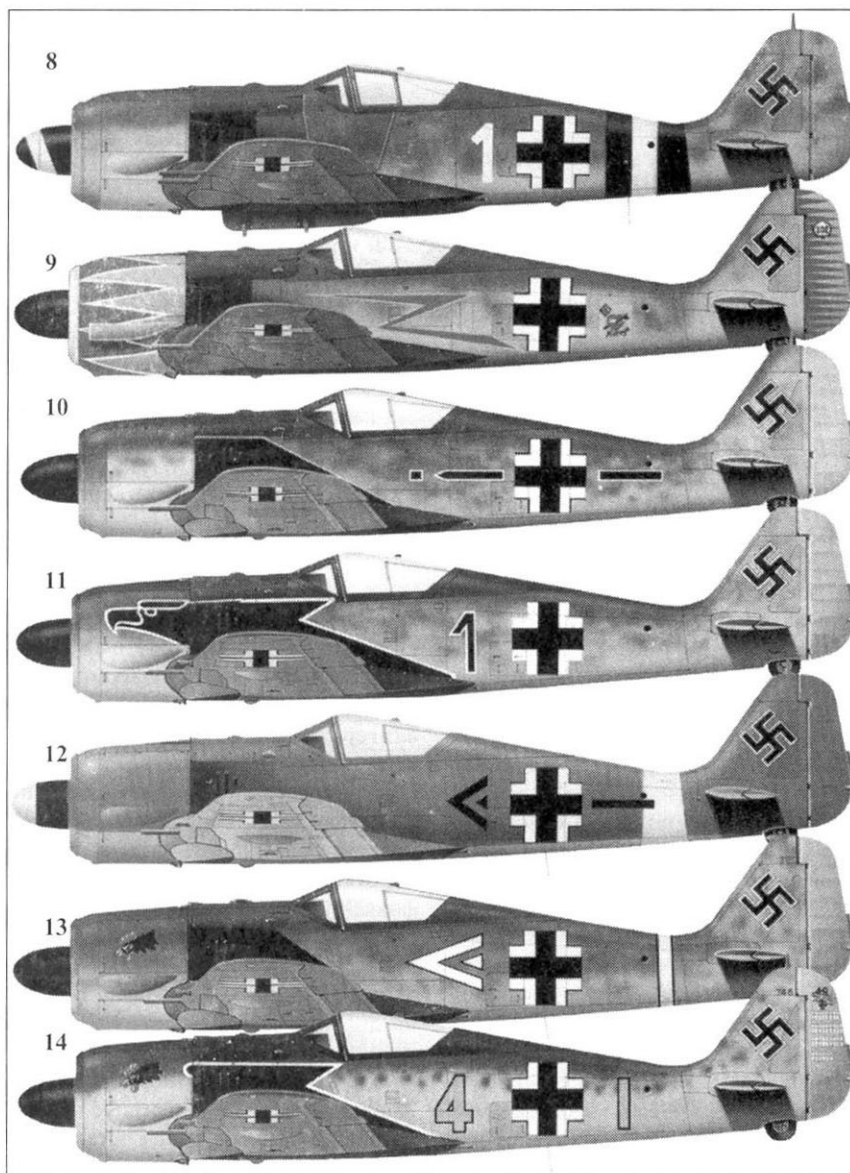
Совершенно очевидно, что едва ли не все победы, занесенные на боевой счет JG-5, одержаны пилотами двух групп, воевавших на Bf.109 на Восточном фронте. Все штаффели группы в хаосе последних военных месяцев перемещались. В мае 1945 г. истребители Fw-190A-8 из III./JG-5 и IV./JG-5 базировались на трех аэродромах, расположенных в окрестностях Осло, Ставангера и Тронхейма; здесь они и встретили окончание войны.

Контрастом трехлетнему бездействию на Севере вооруженных Fw-190 подразделений люфтваффе, выглядят короткий, но яркий период действий фокке-вульфов в Северной Африке - самом южном для Германии театре военных действий.

После перевода «Антека» Болца на должность командира I./JG-2, II группу эскадры «Рихтогофен» фактически возглавлял обер-лейтенант Адольф Дикфельд. В середине ноября группа прибыла в Тунис с остановкой в Сан-Пьетро на Сицилии. Обладатель Рыцарского креста с дубовыми листьями Дикфельд являлся выдающимся летчиком-истребителем - он одержал на Восточном фронте более ста побед. Среди подчиненных аса имелось еще два кавалера Рыцарского креста: обер-



Самый большой подарок британским ВВС в годы второй мировой войны сделал оберлейтенант Арним Фабер, посадивший свой Fw-190A-3 на аэродроме RAF в Пембри. Хорошо видна маркировка штаба III./JG-2. На капоте двигателя изображена эмблема в виде голова петуха. Эмблему придумал командир группы «Асси» Ган, «Hahn» - в переводе с немецкого петух.



8. Fw-190A-6 «белая 1» командира Sturmstaffel-1 майора Ганса-Георга фон Корнатцки, Дотмунд, январь 1944 г.

Самолеты Fw-190A-6 «Sturmbock», как и «штурмовые» истребители Fw-190A-8, получили дополнительное бронирование кабины, прозрачные бронепанели по бокам фонаря кабины, но сохранили штатное вооружение Fw-190A-6 - четыре 20-м крыльевые пушки. Для отличия самолетов Sturmstaffel'я от истребителей I./JG-1 была введена черно-бело-черная «повязка». В оперативном отношении Sturmstaffel-1 подчинялся штабу I./JG-1. В августе 1944 г. штурмовой стаффель был развернут в полноценную штурмовую группу - II. (Sturm)/JG-4. Командиром II. (Sturm)/JG-4 стал майор Ганс-Георг фон Корнатцки. Фон Корнатцки погиб в числе других 11 летчиков 11 сентября 1944 г. во втором боевом вылете группы на отражения налета «Летающих Крепостей» из 100-й бомбардировочной группы ВВС США. Потери 100-й группы составили 11 самолетов B-17. Количество сбитых фон Корнатцки самолетов не известно.

9. Fw-190A-5 (Wk-Nr 2594) Gruppenkommandeur Jagdersatzgruppe Ost (оперативная истребительная тренировочная группа Восток) майора Германа Графа, Вуссак, южная Франция, лето 1943 г.

В период своей короткой службы на Западе в составе JG-1 и JG-11 летал едва ли на самом «раскрашенном» в люфтваффе истребителе Fw-190A. На фюзеляже за опознавательным знаком нанесена комбинация эмблем 9-го стаффеля и III группы 52-й эскадры, в составе которых Граф воевал на Восточном фронте. С правого борта в этом же месте изображена эмблема JagdErg.Gr. Ost. В конце 1944 г. Граф вернулся на Восточный фронт командиром своей старой 52-й эскадры, на этом посту он оставался вплоть до окончания войны. Все, за исключение десяти, свои 212 побед Герман Грф одержал на Восточном фронте, летая, главным образом, на Bf.109.

10. Fw-190A-4 «черные прямоугольник и стрела» командира JG-2 «Рихтгофен» подпол-

ковника Вальтера Оесау, Бюмон-ле-Рож, предположительно февраль 1943 г.

Скромная окраска самолета Оесау резко контрастирует с «павлином» Германа Графа. Артиллерист Оесау был направлен для дальнейшего прохождения службы в качестве летчика-истребителя в ягдгешвадер «Рихтгофен» в далеком 1936 г. Он предпочитал, чтобы на его самолетах изображалась символика командира эскадры старого образца. Первые восемь побед Оесау одержал в Испании, всего же на его счету не менее 115 сбитых, из них 71 самолет, включая 10 четырехмоторных бомбардировщиков, Оесау сбил на Западе. 11 мая 1944 г. ас был сбит американским «Лайтнинг» в районе Сент-Вита, Бельгия.

11. Fw-190A-4 «черная 1» (Wk-Nr 7134) командира 2./JG-2 обер-лейтенанта Хорста Ханнига, Триквилль, май 1943 г. На фюзеляжах самолетов III группы часто встречались изображения в виде головы орла, аналогичное изображение имел и истребитель Хорста Ханнига. На этом самолете его сбили над Каном «Спитфайры» 15 мая 1943 г. Тяжелораненый летчик сумел покинуть фоккевульф, но парашют не раскрылся. Ветерану войны на Восточном фронте исполнился всего 21 год. За четыре месяца командования 2./JG-2 Ханниг сбил восемь самолетов, в том числе один тяжелый бомбардировщик. В России, в составе JG-54, Хорст Ханнинг одержал в воздушных боях 90 побед.

12. Fw-190A-4 «двойной черный шеврон» командира II./JG-2 обер-лейтенанта Адольфа Дикфельда, Кайроуан, Тунис, декабрь 1942 г.

По пути в Тунис самолеты II./JG-2 были перекрашены в желтый цвет. Весьма вероятно, что именно на изображенном здесь самолете (Wk-Nr 0750) Дикфельд 8 января 1943 г. столкнулся на взлете с препятствием. После госпиталя Дикфельд некоторое время был командиром II./JG-1, прежде чем его забрали в RLM. Большую часть своих 136 побед полковник Дикфельд одержал на Восточном фронте, на Западе он сбил 21 самолет, в том числе 11 - в Тунисе. Среди сбитых на Западе самолетов - четыре тяжелых бомбардировщика.

13. Fw-190A-3 «белый двойной шеврон» командира III./JG-2 гауптмана Ганса Гана, Пойкс, предположительно сентябрь 1942 г.

Истребитель, на котором Ган постоянно летал летом и ранней осенью 1942 г., имел изображение эмблемы группы - головы петуха и необычный, «негативный» опознавательный знак самолета командира эскадрильи - белый двойной шеврон с черной обводкой. «Асси» Ган одержал на Западе 68 побед, в числе которых - четыре тяжелых бомбардиров-

щика. В должности командира II./JG-54 на Восточном фронте Ган менее чем за четыре месяца сбил более 40 самолетов. Из-за отказа двигателя Ган был вынужден приземлиться в тылу советских войск, после чего семь лет знакомился с жизнью и бытом лагерей для военнопленных.

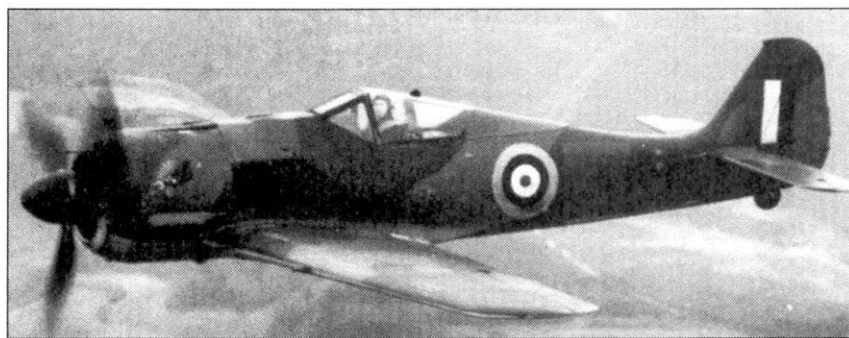
14. Fw-190A-4 «желтая 4» (Wk-Nr 746) командира 9./JG-2 гауптмана Зигфрида Шнелля, Ваниис, февраль 1943 г.

Окраска самолета типична для Fw-190A, действовавших над Ла-Маншем. «Икебана» на руле поворота отражает достижения Зигфрида Шнелля: число «40» (40 побед, в обрамлении венка и Рыцарского креста с дубовыми листьями и 35 победных марок. Из 35 «марок», 31 относится к самолетам USAF. Всего же Шнелл сбил на Западе 87 самолетов, в том числе три тяжелых бомбардировщика. Шнелль был переведен на Восточный фронт командиром IV./JG-54. За три недели боев на Востоке Зигфрид Шнелль сбил шесть самолетов, прежде чем его 25 февраля 1944 г. сбили советские истребители.

лейтенант Курт Бюхлиген и лейтенант Эрих Рудолффер - командиры соответственно 4-го и 6-го штафелей. Оба летчика одержали на Западе более чем по 20 побед в воздушных боях. Следует отметить, что на момент перебазирования в Тунис Рудолффер отлеживался в парижском госпитале после полученного ранения. Эта троица сбила больше половины из 150 записанных на счет группы в Северной Африке самолетов.

После прибытия в Северную Африку II./JG-2 стала подчиняться штабу 53-й истребительной эскадры, которой командовал в то время обер-лейтенант Гюнтер Фрейхер. Действуя сначала с аэродрома Бизерта, а с декабря - с аэродрома в Тинндж-Юг фокке-вульфы II./JG-2 часто летали на боевые задания вместе с мессершмиттами из JG-53. Летчики выполняли полеты на свободную охоту, перехватывали бомбардировщиков противника, сопровождали истребители-бомбардировщики Fw-190 из III./ZG-2 (позже - III./SKG-10). По мере ухудшения положения войск держав Оси в Северной Африке самолеты II./JG-2 все чаще привлекались к нанесению ударов по наземным целям.

Боевой счет II группы 2-й истребительной эскадры открыл 21 ноября Курт Бюхлиген - он сбил «Спитфайр V», это был первый из десяти сбитых в этот день летчиками II./JG-2 британских самолетов. Внезапное появление в Северной Африке истребителей Fw-190 стало крайне неприятным сюрпризом для пилотов «Спитфайров». Ранее летчики союзников имели здесь дело



Истребитель Фабера в окраске британских ВВС, на самолет был нанесен регистрационный код RAF «MP499» (на снимке плохо различим). Самолет имеет камуфляж RAF, однако кресты закрашены отдельно. Обратите внимание - петух на капоте остался! Может быть фамилия командира авиабазы Пембри была Cockerill? Пилоты RAF выполнили на этом фокке-вульфе с 3 июля 1942 г. по 29 января 1943 г. 29 полетов, налетав 12 ч 15 мин. Машину разбили 18 сентября 1943 г., однако даже после этого фокке-вульф еще послужил британцам: отдельные элементы конструкции испытывали на прочность вплоть до разрушения.

только с мессершмиттами, но многие хорошо знали, или даже испытали на своей шкуре над Ла-Маншем, насколько тяжело драться на «Спитфайре V» против Fw-190, особенно если в кабинах фокке-вульфов сидят «эксперты». В свою очередь и пилоты фокке-вульфов встретили новых противников: помимо хорошо знакомых им «Спитфайров», «Бостонов» и даже В-17, над Северной Африкой летали американские истребители P-38, P-40 и P-39. Однако американские машины в лучшем случае были равны по характеристикам самолету конструкции Курта Танка - боевой счет II группы постоянно рос. Так 3 декабря Бюхлиген сбил парочку двухфюзеляжных «Лайтнинг», а фельдфебель Курт Гельтц сбил один P-39. 30-летний унтер Гельтц был типичным «старым зайцем» («Alter Hase») - ветераном люфтваффе, в Тунисе он сбил достаточно самолетов, для того чтобы считаться четырехжды асом.

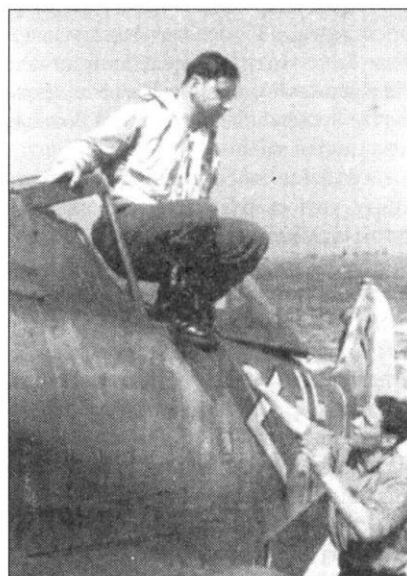
К середине декабря от ран оправился Эрих Рудолффер. Получив в Бюмонле-Роджер, он своим ходом прибыл в Тунис. Рудолффер присоединился к группе в Бизерте, еще до перебазирования в Тинндж-Юг. Группа перелетела на новый аэродром 17 декабря. 18 декабря Рудолффер одержал свою первую в Северной Африке победу - сбил на малой высоте «Спитфайр» в районе Мэтью.

В начале 1943 г. II./JG-2 перевели в Кайроуан, который стал основной оперативной базой группы до конца кампании в Северной Африке. На новом месте 8 января едва не отдал богу душу гауптман Альфред Дикфельд, когда на взлете перевернулся его истребитель. Для Дикфельда кампания в Северной африке завершилась - над Тунисом он успел сбить 18 самолетов противника. После лечения Дикфельд получил назначение командиром II./

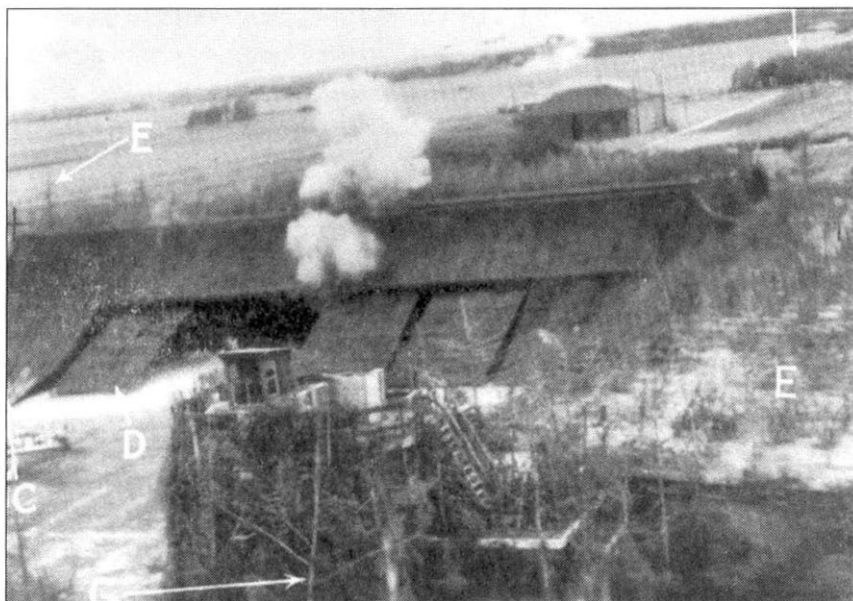
JG-11, принимал участия в обороне Рейха от налетов бомбардировщиков союзников, затем занимал высокие посты в министерстве авиации.

На следующий день произошло еще одно летное происшествие: на взлете перевернулся самолет унтер-офицера Гейнца Шульце из 4-го штафеля, Шульце остался жив. Через двое суток в подобном инциденте чудом остался жив унтер-офицер Альфред Зоннтаг - каким то чудом он не дал перевернуться фокке-вульфу на взлете, оторвал его от земли и выпрыгнул с парашютом раньше, чем земля вновь потянула к себе Fw-190.

В воздухе, между тем, хозяйничали ставшие «торговой маркой» груп-



На снимке самолет, поступивший в III./JG-2 на замену истребителю незадачливого Фабера. На борту - тот же самый шеврон белого цвета, желтый руль направления, однако борт фюзеляжа за выхлопными жалюзи не окрашен в черный цвет. На этом истребителе часто летал «Асси» Ган.



Бомбардировщики «Бостон» с американскими и британскими экипажами 4 июля 1942 г. нанесли удар по аэродромам, на которых базировались стаффели JG-1. Снимок сделан с борта «Бостона», когда самолет находился на боевом курсе.

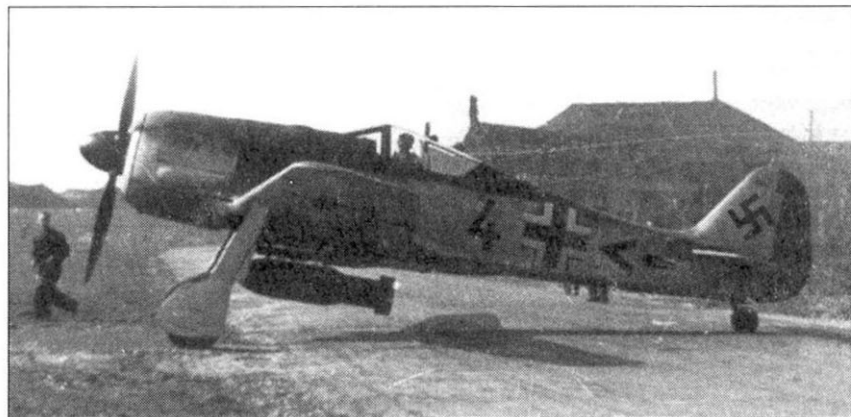
пы люди: Бюхлиген и Рудорффер. Каждый из них сбил 18 января по истребителю союзников. 3 февраля пилоты II./JG-2 сбили несколько самолетов противника, в том числе два P-39, два P-40 сбил Курт Бюхлиген. Через шесть дней настал день Эриха Рудорффера. 9 февраля он записал на счет группы восемь из 16 одержанных в тот день в воздушных боях побед. Поразительный факт: восемь самолетов Рудорффер сбил всего за 15 минут! Эрих Рудорффер сменил на посту командира II./JG-2 раненого Дикфельда. Ас исповедовал тактику «пикирование - свеча», такой же стиль ведения боя исповедовал легендарный Ганс-Йохим Марсиль в начале Африканской кампании. Такие маневры фокке-вульфу подходили даже больше, чем мессершмитту:

- Ты мог свободно атаковать хоть снизу, хоть сверху. Секрет заключался в том, чтобы сделать работу одним заходом. Я обычно открывал огонь с дистанции 50 метров и предпочитал наносить удар на пикировании. В Африке истребители союзников практиковали «Lufbery» - оборонительный круг, когда самолеты прикрывают хвосты друг друга. Часто самолеты в круге начинали скольжение, за счет чего удавалось сбить многих.

Рудорффер так вспоминал о схватке 9 февраля 1943 г.:

- Бой произошел в 180 км южнее Туниса. Мы получили сообщение, тогда наша группа сидела в Кайроуане, о появлении группы бомбардировщиков противника, летевших в сопровождении истребителей (бомбардировщики - B-17 «Летающая Крепость» из 301-й бомбардировочной группы, истребители - P-38 «Лайтнинг» из 1-й истреби-

тельной группы ВВС США. объект налета - аэродром Кайроуан). Один стаффель находился в готовности №1, в числе других летчиков в кабине фокке-вульфа в готовности к взлету сидел и я. Я всегда взлетал последним, чтобы успеть получить последние данные о курсе, высоте, скорости и точке места противника. В этот раз мое звено также пошло на взлет последним. Мы были уже в воздухе, когда услышали по радио: «dicke Autos und Indianer» («Жирные автомобили и индейцы» - тяжелые бомбардировщики и истребители). Они приближались с запада. Группа самолетов противника состояла из 24 бомбардировщиков B-17, 18 истребителей P-40 и 20 «Лайтнингов», плюс порядка двух десятков «Спитфаров», а может - «Харрикейнов». Я точно видел несколько «Хваррикейнов». Мы набрали высоту 7000 метров, бомбардировщики шли ниже нас, истребители P-40 - выше.



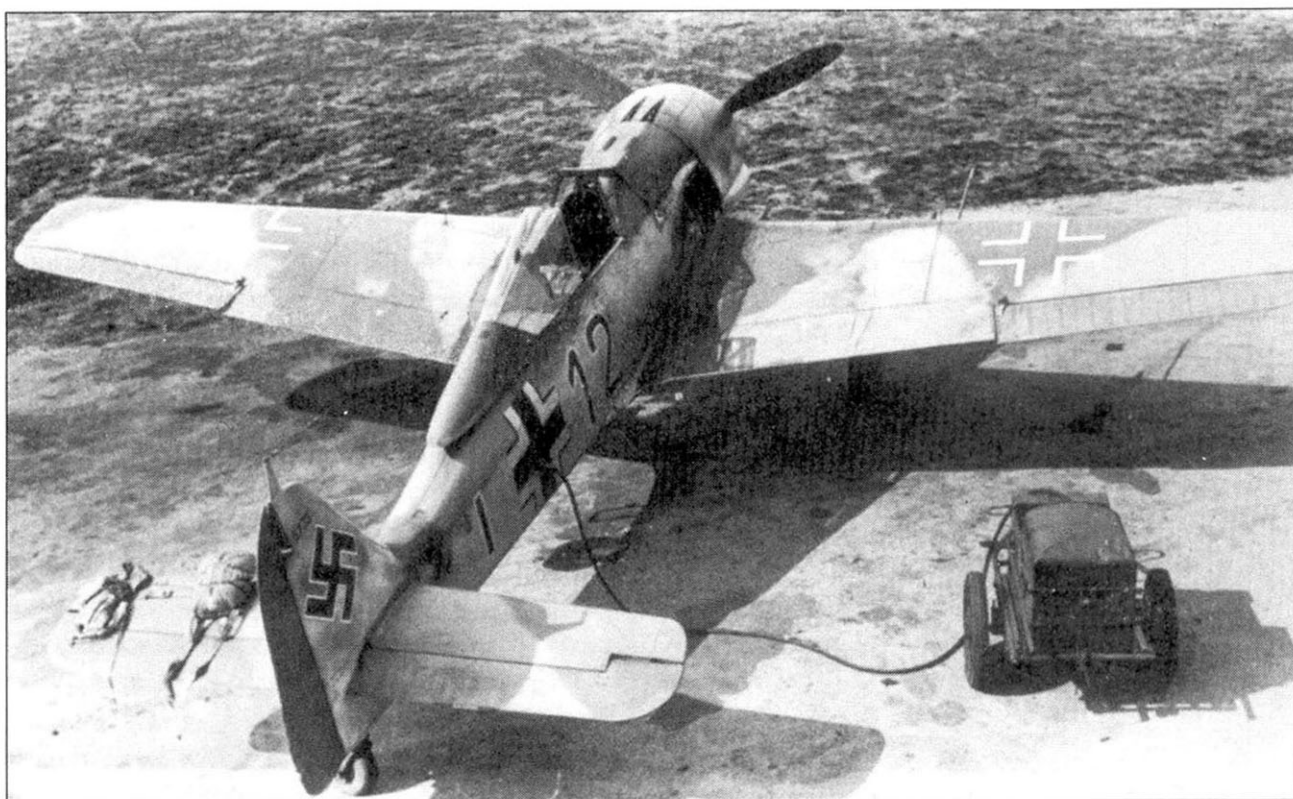
Истребитель-бомбардировщик Fw-190A-5 из специализированного стаффеля 10(Jabo). Под фюзеляжем подвешена 500-кг бомба. Самолеты этого подразделения принимали участие в рейде на Кентерберри 31 октября 1942 г.



Ведущим одной из пар истребителей Fw-190, обнаруживших 19 августа 1942 г. корабли десанта на подходе к Дьеппу, был обер-лейтенант Хорст Штернберг. На сделанном в ноябре 1941 г. снимке Штернберг еще лейтенант. На снимке слева - не механик, а военный корреспондент из ведомства Геббельса.

- Когда мы пошли в атаку на бомбардировщики, на нас сверху упали истребители фирмы Кертисс - воздушный бой начался. Через короткое время медлительные P-40 собрались в оборонительный круг. Шестерых из этого круга я снял за семь минут, первого в 13.59, шестого - в 14.06. Круг развалился - каждый спасался как мог. Ниже я заметил несколько «Лайтнингов», несмотря на то, что мы имели в тот момент всего четыре Fw-190, я повел своих в атаку. В двух заходах, пикирование - набор высоты, я сбил два истребителя P-39. Восемь побед в одном бою - насколько я помню это был мой лучший день!

Тогда аэродром Кайроуан избежал серьезных повреждений, но он продолжал оставаться лакомой целью для авиации союзников. Массированный налет 23 февраля стоил жизни обер-лейтенанту Вольфу фон Бюлову, а гауптман Хюншильд был ранен. Аэродром Кайроуан делили с фокке-вульфами II./JG-2 истребители-бомбардировщики из III./ZG-2.



Стаффель 8./JG-2, которым командовал гауптман Бруно Штолле осенью и зимой 1942-43 г.г. прикрывал подводные лодки кригсмарине на переходе через Бискайский залив. Самолет Fw-190A-4 Wr-Nr 5735 с бортовым номером «12» черного цвета подготовлен к полету на патрулирование Атлантики. Слева от самолета летчика ожидают спасательный жилет и парашют.

Обер-лейтенант Бюхлиген над Матею сбил очередной «Спитфайр» 3 марта. На поверку «Спитфайр» оказался совсем не очередным - впервые в Северной Африке летчик люфтваффе одержал победу над «Спитфайром IX». Перевооружение эскадрилий RAF, действовавших в Северной Африке, со «Спитфайров V» на «Спитфайры IX», мало отразилось на действиях пилотов II./JG-2: группе оставалось воевать в Тунисе всего лишь месяц. Трагическим контрапунктом победы Бюхлигена над «девяткой» 3 марта 1943 г. стала гибель фельдфебеля Рихарда Эбельсбахера, чей Fw-190 по ошибке сбил в тот же день над Ферривиллем летчик мессершмитта.

Последними жертвами «рихтгофенов» в Северной Африке стали два бомбардировщика B-17, сбитых Бюхлигеном и Рудорффером 12 марта над Соусси. С провалом наступления германских войск в районе Кассеринского прохода близкий крах держав Оси в Северной Африке стал очевидным. II./JG-2 в середине марта вернулась в северную Европу, здесь Эрих Рудорффер был окончательно утвержден командиром группы и практически сразу начался обратный процесс перевооружения - замена Fw-190 на Bf.109G-6.

За четыре месяца боев в Северной Африке летчики II./JG-2 сбили примерно 150 самолетов союзников, соб-

ственные боевые потери составили восемь самолетов, еще восемь Fw-190 было потеряно в результате летных происшествий, а два - сбиты «дружественным» огнем (один - зенитками, второй - мессершмиттом).

Середина марта не стала конечной точкой в истории боевого применения самолетов Fw-190 из 2-й истребительной эскадры люфтваффе на Средиземноморье. 22 января 1944 г. союзники высадили десант в Анцио, отсюда до Рима было всего 45 км. Среди других подразделений люфтваффе, переброшенных с Италией с задачей оказать содействие сухопутным войскам в разгроме десанта оказалась I./JG-2 майора Эриха Хохагена, на вооружении группы состояло 26 истребителей Fw-190A-6. Самолеты I./JG-2 базировались сначала в Кастиглионе-дель-Ларго, затем - в Канино, район Витербо. Положение дел в Италии сильно отличалось от обстановки в Северной Африке - господство в воздухе авиации союзников было абсолютным. Сравните масштабы: 17 февраля позиции немецких войск в районе Анцио бомбили 800 бомбардировщиков! Понятно, что группка самолетов и летчиков из I./JG-2 изменить ситуацию не имела возможности.

Как бы то ни было, но некоторые пилоты группы сумели нарастить свой личный счет даже в таких условиях. За

короткий срок пребывания в Италии командир I./JG-2 лейтенант Зигфрид «Вамм» Лемке - один из них. Однако, в целом потери I./JG-2 перевешивали личные достижения тдельно взятых асов. Соотношение в боях над Анцио составляло примерно один Fw-190 на 20 «Спитфайров», а то и больше. Аэродромы, на которых базировались самолеты люфтваффе подвергались не только налетам «Мароудеров» из 12-й воздушной армии, по ним работали и тяжелые бомбардировщики 15-й воздушной армии ВВС США.

Избиение было прервано в конце марта 1944 г., когда I./JG-2 вернули во Францию. В первую неделю апреля группа перебазировалась на аэродром Мариньян (в настоящее время здесь находится вертолетный испытательный центр консорциума Еврокоптер). Вот только когда была поставлена точка в истории боевого применения истребителей Fw-190 на Средиземноморском театре военных действий.

Неким отклонением от основной концепции боевого применения истребителей Fw-190 на Западе выглядит их использование в качестве ночных истребителей-перехватчиков, сначала - над Ла-Маншем, затем непосредственно над Рейхом. Первые Nachtjagdgeschwadern появились в начале лета 1943 г. Состоявшие на вооружении ночных истребительных групп двухмо-



...а вот и летчик! Техники осматривают снаряжение пилота.

торные самолеты не обладали достаточной скоростью для успешного перехвата все возрастающего количества британских «Москито», наводивших ночное небо над Германией. Тогда стали экспериментировать со специальным образом доработанными Fw-190. Для наведения одноместных ночников применялась наземная система «Himmelbett». К примеру, в II./NJG-1 имелось два Fw-190. В составе других подразделений (в частности Stab и III./NJG-1, IV./NJG-3) были даже сформированы Nachtjagdkommandos Fw-190. Увы, практика показала, что превосходство в летных характеристиках Fw-190 перед стандартными ночниками Bf.110 и Ju-88 не компенсирует сложность полетов на одноместных самолетах в темное время суток.

Параллельно шла еще одна программа, призванная сделать из Fw-190 ночной перехватчик, речь идет о так называемой концепции «Wilde Sau» - тактике «дикого кабана». «Кабан» получил более успешным. Концепция заключалась в управлении действиями одноместных истребителей посредством наземных РЛС, атаки же осуществлялись визуально - по подсвеченным снизу прожекторами силуэтам бомбардировщиков RAF. Операции в рамках «Дикого кабана» напрямую относятся к обороне Рейха, поэтому будут рассмотрены ниже, в отдельной главе.

Последней попыткой превратить Fw-190 в полноценный ночной истребитель стала установка на самолет бортовой РЛС. 1 января 1944 г. приступи-

ла к несению боевого дежурства оснащенная такими самолетами Nachtjagdgruppe 10. Группа базировалась под Берлином, на аэродроме Вернучен. Командиром Nachtjagdgruppe 10 был назначен майор Рудольф Шонерт (на Восточном фронте в должности командира I./NJG-100 одержал 35 ночных побед). Фактически, Nachtjagdgruppe 10 представляла собой испытательное подразделение, предназначенное для отработки радиолокационной техники. 1-й штафель группы имел на вооружении одномоторные Fw-190 и Bf.109, летчиков которых отобрали в подразделениях

«Wilde Sau». На самолеты устанавливали РЛС разных типов, но наиболее удачным был признан радиолокатор FuG-217 «Нептун J1». Оборудованные такими РЛС самолеты Fw-190 внешне отличались торчащими из фюзеляжа перед и за кабиной штыревыми антеннами.

Оснащенные «Нептунами» истребители Fw-190 использовались летом 1944 г., они даже имели некоторый успех. Стаффелькапитан Фридрих-Карл Мюллер, всем известный «Nasen-Müller» (носатый Мюллер), одержал на Fw-190 с РЛС FuG-217 «Нептун J1» единственную в I./NJGr.10 победу - сбил в мае над Берлином «Москито».



Троица кавалеров Рыцарского креста за ланчем в тунисском стиле. Слева направо: обер-лейтенант Курт Бюхленген, обер-лейтенант Адольф Дикфельд, лейтенант Эрих Рудорффер. Снимок сделан в Рождество 1942 г.



Рудиментарная маскировка истребителя Fw-190A из II./JG-2, Тинджа-Юг, конец 1942 г. Верхние поверхности самолета окрашены в темно-желтый цвет.

Бывший летчик Люфтвафзы 32-летний «носатый Мюллер» (прозвище Фридрих-Карл получил, конечно же, за характерный выступ на лице, однако прозвище позволяло другим летчиком отличать его от другого ночного летчика-истребителя - не менее знаменитого Фридриха-Карла Мюллера по прозвищу «Тутти» из JG-3) будучи «диким кабаном» одержал 23 ночные победы, в том числе в ночь с 23 на 24 августа 1944 г. он сбил сразу три самолета.

Одномоторные истребители в частях ночников не прижились. На вооружении I./NJG-10 в августе 1944 г., когда личный состав группы послужил основой для формирования 2./NJG-11, все еще оставалось несколько Fw-190 с РЛС. Самолеты продолжали подниматься в ночное небо Германии в надежде подкараулить «Москито» еще несколько недель. В конце года ночных истребителей Fw-190 уже не существовало.

Оборона Рейха - сражение начинается

6 декабря 1942 г. все боеспособные самолеты 2-й группы Бомбардировочного командования RAF нанесли удар по радиозаводам фирмы Филипс в Эйндховене. Часть рейдеров появилось над аэродромом в Вюнсдехте, где базировались истребители II./JG-1; одну летевшую на небольшой высоте «Вентуру» сбили зенитки. Фокке-вульф в это время вели бой с «Летающими Крепостями» 8-й воздушной армии ВВС США, атаковавшими Лилль. Один четырехмоторный бомбардировщик сбил обер-лейтенант Лионхардт - первый В-17, занесенный на боевой счет 1-й истребительной эскадры люфтваффе. Полоса невезения пилотов гешвадера при встречах с

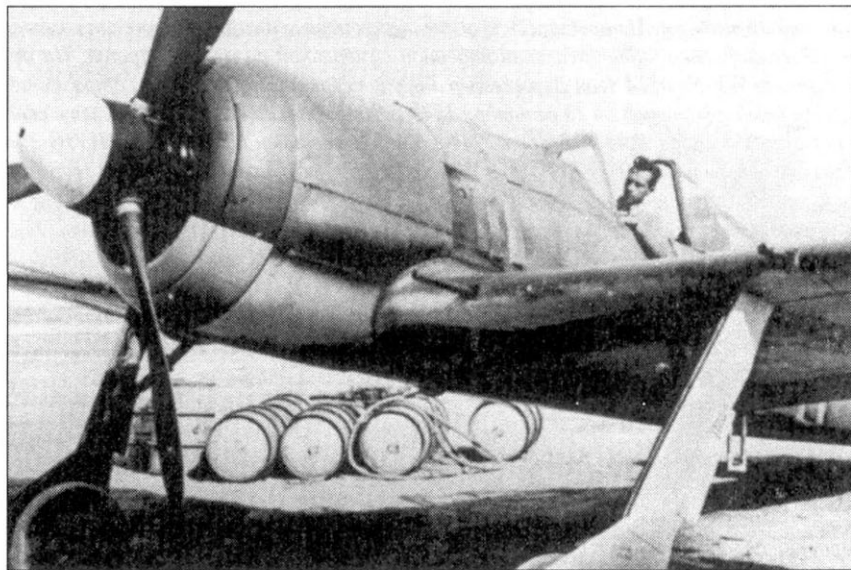
«Крепостями» завершилась. Аэродромы JG-1 находились как раз на маршруте пролета бомбардировщиков USAF, пролежавшем через Северное море к городам Германии. Эскадра стала передовым отрядом обороны неба Рейха. Левее JG-1, в Бельгии, базировалась JG-26 майора Герхарда Шёпфеля, летчики этой эскадры прикрывали Рур. Далее на запад, вдоль Ла-Манша и побережья Атлантики действовали пилоты JG-2 подполковника Вальтера Оесау.

В конце 1943-начале 1944 г.г. налеты авиации союзников на Германию стали рутинными, почти ежедневными. Победы чередовались с высокими потерями у обеих сторон. Действия тяжелых бомбардировщиков подкреплялись агрессивными рейдами истребителей и истребителей-бомбардиров-

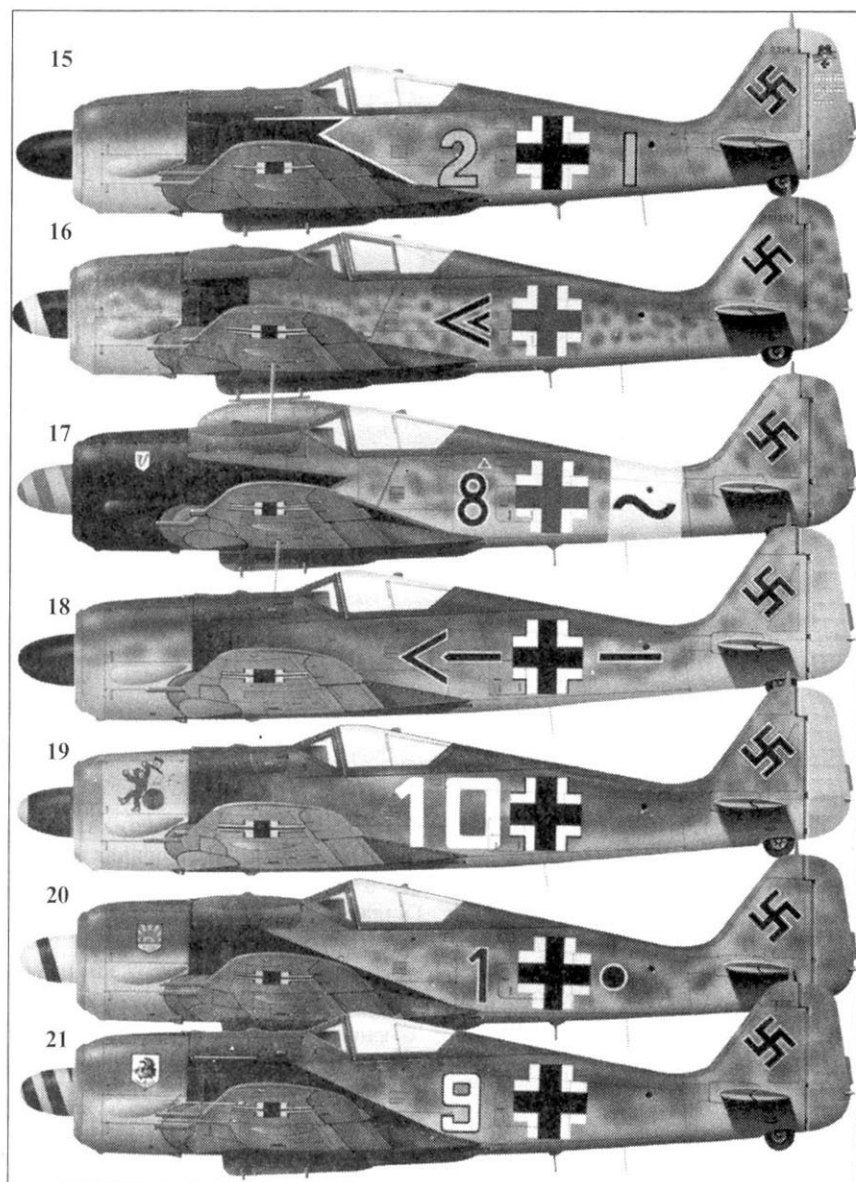
щиков RAF через Ла-Манш. Масштабы войны в воздухе росли.

Одним из первых крупных налетов стал рейд 27 января 1943 г. на Вильгельмсхафен - первый налет самолетов 8-й воздушной армии ВВС США на объекты, расположенные на территории Германии. Началась 30-месячная битва в воздушном пространстве Третьего Рейха. При отражении налета пилоты JG-1 доложили о девяти сбитых бомбардировщиках; летчики фокке-вульфов завысили свои достижения ровно в три раза: американцы на самом деле потеряли не девять, а три бомбардировщика.

Пока летчики JG-1 отрабатывали на практике приемы борьбы с тяжелыми бомбардировщиками, изменения произошли в соседней JG-26. Группа I./JG-26 майора Йоханнеса Зейферта отправилась на Восточный фронт, планировалось что место группы займет целая эскадра - JG-54, но на Запад прибыла только одна группа, III./JG-54, вооруженная истребителями Bf.109. Шёпфель передал командование 26-й эскадрой майору Йозефу Приллеру. Герхард Шёпфель стал командиром JG-26 в декабре 1941 г., приняв гешвадер из рук подполковника Адольфа Галланда. Войну Шёпфель завершил на посту командира JG-6, имея на своем счету 40 побед (все одержаны на Западе, в числе сбитых самолетов - три четырехмоторных бомбардировщика). «Пипс» Приллер командовал 26-й эскадрой до января 1945 г., он проявил себя харизматическим лидером, с особенностями присущими командиру, всю войну остававшемуся на Западном фронте. Он сбил 101 самолет, включая 11 тяжелых бомбардировщиков, все - над северо-западной Европой.



Истребитель Fw-190A, в кабине - лейтенант Эрих Рудорффер. Снимок сделан в Кайоруюане 1 января 1943 г. Обратите внимание на контраст желтого цвета верхних поверхностей самолета и светло-голубых - нижних.



15. Fw-190A-6 «желтая 2» (Wk-Nr 0314) командира 9./JG-2 обер-лейтенанта Йозефа Вурмхеллера, Ваниес, сентябрь 1943 г.

Зепп Вурмхеллер сменил Шнейля в должности командира 9-го штаффеля 2-й истребительной эскадры. Истребитель Вурмхеллера отличается по окраске от самолета Шнейля только индивидуальной победной символикой на руле поворота. На истребителе Wk-Nr 0314 Зепп Вурмхеллер получил серьезное ранение при отражении налета бомбардировщиков 23 сентября 1943 г. Из госпиталя летчик вернулся в свой штаffel в декабре 1943 г. 8 июня 1944 г. он был назначен командиром III./JG-2, а через две недели погиб (на Fw-190A-8 Wk-Nr 171053), его самолет сбил над Нормандией летчик американского «Мустанга». Все свои 102 победы, кроме девяти, Вурмхеллер одержал на Западе, в том числе - сбил 13 тяжелых бомбардировщиков.

16. Fw-190A-8/R8 «черный двойной шеврон» (Wk-Nr 681382) командира IV. (Sturm)/JG-3 гауптмана Вильгельма Моритца, Шонгау, август 1944 г.

Самолет Моритца имел полный комплект дополнительной бронезащиты и был вооружен четырьмя крыльевыми пушками калибра 30 мм, фюзеляжные пулеметы демонтированы. Моритц командовал IV. (Sturm)/JG-3 с апреля по ноябрь 1944 г. За этот срок он выложился полностью, морально и физически, его пришлось перевести на тыловую должность. К боевой работе Моритц вернулся в последние недели войны, получив назначение командиром II./JG-4. Суммарное количество сбитых Моритцом самолетов установить не удалось, однако его победный счет включает не менее 44 сбитых самолетов, в числе которых имеется несколько тяжелых бомбардировщиков.

17. Fw-190A-8/R8 «черная 8» унтер-офицера Вилли Максимовитца, IV. (Sturm)/JG-3, Зальцвидель, предположительно июнь 1944 г.

На многих первых Fw-190A-8 «Sturmbocke» сохранилась эмблема JG-3 - крылатая буква «U» и волнистая полоса IV группы. Максимовиц сбил 25 самолетов, в том

числе 15 тяжелых бомбардировщиков, причем несколько - таранным ударом. «Штурмовой» ас не вернулся из боевого вылета на Восточный фронт 20 апреля 1945 г.

18. Fw-190A-4 «черные шеврон и стрела» командира JG-4 майора Герхарда Шейфеля, Ансбах, предположительно июнь 1944 г.

Редкий случай предвоенной символики командира эскадры на самолете периода середины 1944 г. За время войны Герхард Шейфель занимал разные командные посты, в частности он командовал JG-26, затем JG-4, а с августа 1944 г. опять 26-й эскадрой, с апреля 1945 г. он командовал JG-6.

19. Fw-190A-4 «белая 10» командира I./JG-5 гауптмана Вольфганга Косси, Осло-Форнебю, октябрь 1942 г.

На капоте двигателя самолета изображена персональная эмблема Вольфганга Косси - «обезьяна на нарядном круге». После Норвегии Косси служил в силах обороны Рейха как Sturm пилот. Будучи командиром I./JG-3 Косси погиб 24 декабря 1944 г. в районе Льежа при отражении налета американских бомбардировщиков, всего он сбил 20 самолетов противника.

20. Fw-190A-8 «голубая I» командира 9./JG-5 лейтенанта Августа Шнейдера, Хердля, май 1945 г.

В конце войны в 5-й эскадре была введена новая эмблема - восходящее солнце над Арктическим океаном. Эмблема бала изображена на всех уцелевших Fw-190A 5-й эскадры. Август Шнейдер стал командиром 9-го штаффеля в марте 1945 г. после гибели предыдущего штаффель-капитана обер-лейтенанта Ганса Шнейдера. Оба однофамильца одержали по 11 побед.

21. Fw-190A-6 «белая 9» обер-фельдфебеля Гюнтера Мигге, I./NGr.10, Вернунген, предположительно март 1944 г.

Истребитель оснащен почти незаметным внешне радиолокатором FuG-218 «Нептун». Ранее этот самолет использовался подразделением «диких кабанов» - обратите внимание на эмблему «Wild Boar» на капоте двигателя. Мигге до перевода в NGr.10 служил в JG-300, всего он одержал восемь ночных побед.

Первые недели командования Приллером 26-й эскадрой совпали с испытаниями в JG-26 ряда новых образцов вооружения, в числе которых были 210-мм ракеты «Nebelwerfer», адаптированные к установке на самолет. Это оружие оказалось чересчур большим и тяжелым для одномоторного истребителя. Летчики эскадры практиковали фронтальные атаки групп бомбардировщиков. Тактика лобовых ударов была официально одобрена



Палатка - оперативный штаб аэродрома Кайороуан. Летчики в ожидании предполетного инструктажа. Обратите внимание - на заднем плане наблюдатель сканирует горизонт через стереотрубу в поисках самолетов союзников, рядом на треноге установлен пулемет.

командованием люфтваффе как лучший способ борьбы с четырехмоторными бомбардировщиками. Увы летчики не сумели продемонстрировать в полной мере свое мастерство 13 января 1943 г. при отражении налета «Крепостей» 8-й воздушной армии. Десять из 22 принимавших участие в налете бомбардировщиков В-17 получили повреждения, но только один был сбит. Через десять дней урок грамотного использования новой тактики продемонстрировали ее «отцы» - пилоты JG-2, сбившие пять из 35 «Крепостей», бомбивших Лорин.

Из мартовских налетов заслуживают внимания два. 4-го числа объектом удара 71 «Летающей Крепости» стала сортировочная железнодорожная станция Хэм, однако из-за плохой погоды на цель вышло только 16 бомбардировщиков, остальные сбросили свой груз на объекты, расположенные на территории Голландии, главным образом - на портовые сооружения Роттердама. «Голландские» В-17 подверглись атаке Fw-190 всех четырех групп 1-й истребительной эскадры, усиленных самолетами из JG-26. Пять фокке-вульфов сбили воздушные стрелки «Крепостей», но десять В-17 на свои базы не вернулись. Этот налет заставил командование люфтваффе задуматься над системой оценки результативности своих летчиков - критерии поощрения и награждения пилотов, «грудью» шедших на ураганный оборонительный огонь тяжелых бомбардировщиков, летавших в плотных строях - «короб-

ках», очевидно следовало менять.

Основой системы учета побед в люфтваффе являлся «пункт» - один сбитый одномоторный самолет, по достижению определенного количества пунктов летчик претендовал на награждение Железным крестом второго класса или Железным крестом первого класса. За сбитый четырехмоторный бомбардировщик стали давать три «пункта» (вот откуда «растут ноги» у легенды о том, что в люфтваффе якобы считали не количество сбитых самолетов, а число моторов на сбитых самолетах. Число «пунктов» не является количеством сбитых самолетов!), кроме того, два «пункта» давали за та-

кие повреждения, нанесенные бомбардировщику, что последнему пришлось покинуть строй. Один «пункт» давался пилоту, добившему поврежденный бомбардировщик. Новая система подсчета побед распространялась теперь и на двухмоторные бомбардировщики, с той лишь разницей, что «пункты» делились на два: два «пункта» за сбитый, один - за поврежденный, «половинка» - за добитый поврежденный двухмоторный бомбардировщик.

Через четыре дня после налета на Роттердам, группа из 16 «Либереиторов» под прикрытием трех эскадрилий «Спитфайров» выполняла рейд на Розн. Тяжелые потери союзникам на-



С аэродрома Кайороуан вместе с истребителями Fw-190 из II./JG-2 действовали истребители-бомбардировщики Fw-190 из III./ZG-2. Последние имели обычный пятнистый камуфляж, в то время как самолеты II./JG-2 сверху были окрашены в темно-желтый цвет.



Первые эксперименты с ночными перехватами на одномоторных истребителях проводились «Nachtjagdkommando Fw-190», которая действовала в составе IV./JG-3 с датского аэродрома Аальборг. Снимок середины 1943 г.

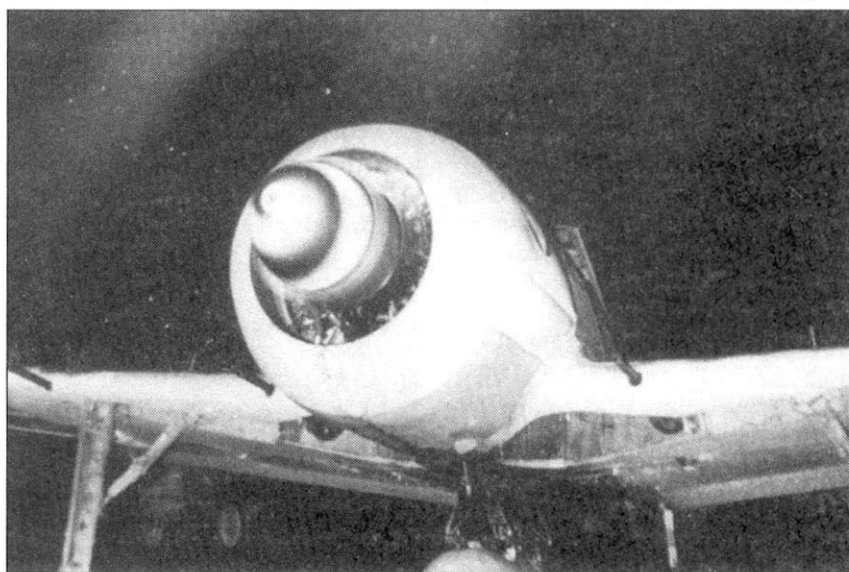
несли пилоты JG-26. III группа во главе с самим Приллером обрушилась на «Спитфайры» эскорта, в то время как II группа (командиром II./JG-26 недавно был назначен майор Вильгельм-Фердинанд «Ватц» Галланд - средний из трех братьев) атаковала в лоб строй тяжелых бомбардировщиков. Два головных «Либереитора» вспыхнули словно факелы, строй остальных нарушился. Самолеты начали в беспорядке сбрасывать бомбы. Бой 8 марта - исторический: единственный за всю войну случай, когда истребители люфтваффе на 100% сорвали выполнение боевой задачи дневным четырехмоторным бомбардировщикам 8-й воздушной армии ВВС США, ни один «Либереитор» не долетел до цели.

Через двое суток в воздушных боях над Германией проявился новый фактор - бомбардировщики впервые сопровождали истребители P-47, «Тандерболты» принадлежали 4-й истребительной группе ВВС США. В стандартном оснащении «Тандерболты» не намного превосходили по продолжительности и дальности полета «Спитфайров», отнюдь не блиставшие высокими характеристиками. Зато с дополнительными подвесными топливными баками истребители P-47 были способны сопровождать тяжелые бомбардировщики на всем маршруте до границ Германии и обратно. К первой истребительной группе, вооруженной «Тандерболтами», в апреле присоединились еще две (56-я и 78-я), а 15 апреля про-

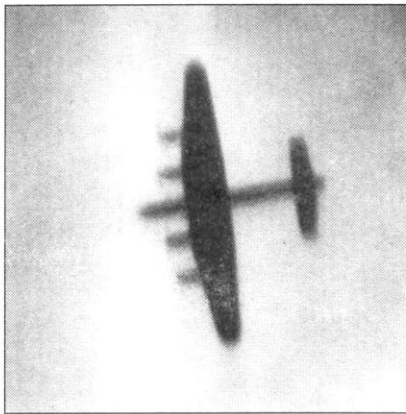
изошел первый крупный воздушный бой истребителей P-47 с фокке-вульфами. Все три группы, 59 «Тандерболтов», принимали участие в операции «Rodeo 204» - рейде в район Сент-Омера. Здесь их перехватили 15 Fw-190 из II./JG-1. Бой произошел значительно западнее обычного места схваток. Обер-фельдфебель Эрнст Хисен из 5-го штаффеля сбил два «Тандерболта» (оба - из 334-й эскадрильи 4-й истребительной группы ВВС США), американцы были удачливее - их жертвами стали четыре фокке-вульфа.

Перед лицом усиления воздушной мощи ВВС США в Европе немцы стали наращивать численность истребителей на западных рубежах Рейха. Метод наращивания - простой, но не самый лучший: переброска истребительных групп с других фронтов. По одной группе Bf.109 прибыли с Восточного фронта и две - с Средиземноморья.

Кроме того, было принято решение разделить JG-1, сформировав на ее базе новый ягдгешвадер (таким «почкованием» размножались люфтваффе в предвоенные годы). В начале апреля



Ночной истребитель Fw-190A-6 «Wilde Sau» из II./JG-300, аэродром Рейн-Норд, начало 1944 г. Детальный анализ снимка позволяет сделать вывод, что прежде, чем самолет попал в ночную II./JG-300, он эксплуатировался в одной из дневных истребительных групп.



Идея тактики «Wilde Sau» заключалась в атаке с пикирования на бомбардировщик, чей силуэт отчетливо выделялся на фоне мощной подсветки зенитными прожекторами. Снимок «Ланкастера» выполнен с атакующего «дикого кабана» над Берлином в декабре 1943 г.

вооруженная мессершмиттами I группы и оснащенная фокке-вульфами III группа были преобразованы соответственно в II./JG-11 и I./JG-11. К ним добавили вооруженные мессершмиттами III группу и штаб эскадры. Командиром был назначен майор Антон Мадер, ранее занимавший должность командира II./JG-77. 11-я истребительная эскадра прикрыла воздушное пространство Германии между голландской и датской границами.

Между тем, 1-я истребительная эскадра покинула Голландию, вакантное место I группы заняла IV группа, II группа была сформирована вновь. II./JG-1 получила на вооружение истребители Bf.109. В 1-й эскадре сменился командир, подполковника Эриха Микса сменил майор Ганс Филипп. Кавалер Рыцарского креста с дубовыми

листьями и мечами майор Филипп прибыл с Восточного фронта, где он командовал I./JG-54. Всего за две недели до перевода на Запад Филипп стал вторым летчиком-истребителем люфтваффе, преодолевшим планку в 200 личных побед в воздушных боях. Филипп являл собой классический пример «новой метлы». Привыкшему к спартанским условиям Восточного фронта летчику странно было наблюдать комфортную жизнь своих воевавших на Западе коллег. Новый командир полностью сменил штаб эскадры, а в повседневной боевой деятельности стал внедрять «русский стиль» - базирование на передовых аэродромах, лишенных столь ценного ветеранами войны на Западе комфорта.

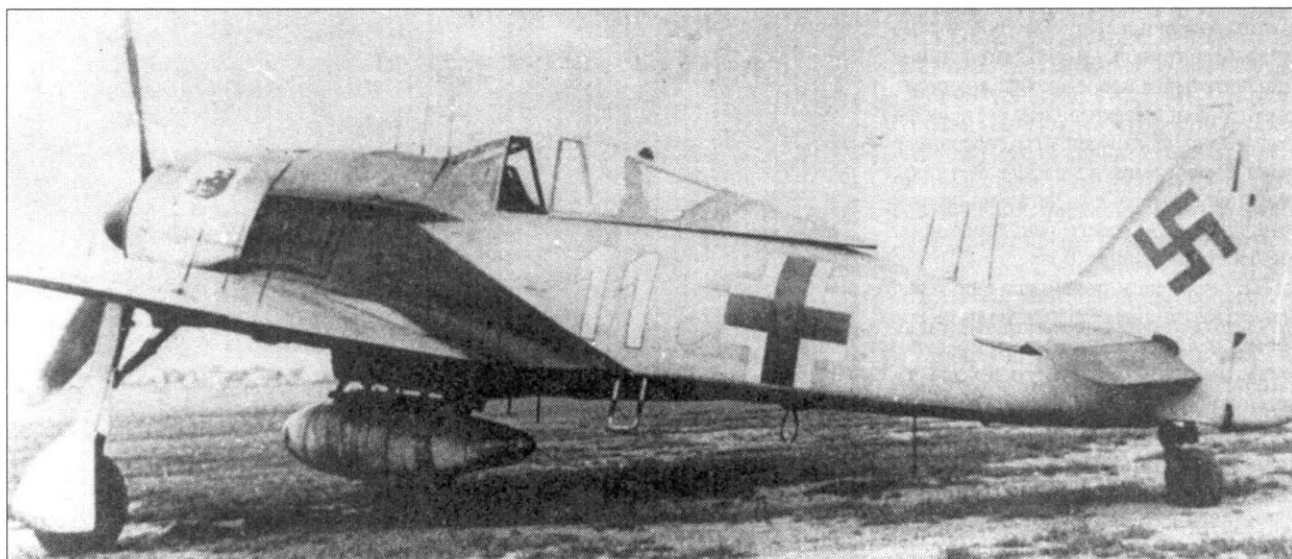
Реорганизационная активность Филиппа не прервала боевой работы эскадры. На рассвете 1 апреля оберфельдфебель Фриц Тимм из 3./JG-1 сбил «Ланкастер», бомбардировщик пилотировал командир британской эскадрильи. 17 апреля командир IV./JG-1 (теперь I./JG-1) сбил свой первый бомбардировщик B-17; всего же в тот день пилоты JG-1 и JG-11 сбили 17 «Крепостей».

Западнее, JG-2 и JG-26, также испытывали все увеличивающийся прессинг со стороны авиации союзников. Командир III./JG-26 гауптман Фидрих Гейсхардт в лобовой атаке бомбардировщика B-17 над Антверпеном получил сразу пять ранений. Гейсхардт сумел посадить поврежденный Fw-190A-4 в Генте, но сам скончался от ран на следующий день. Через месяц, 15 мая, погиб командир 2./JG-2 оберлейтенант Хорст Ханниг, 21-летний ветеран Восточного фронта. Ханнига

сбили «Спитфайры» над Каном. На Западе командир 2./JG-2 добавил к своим 90 «восточным» победам еще восемь сбитых самолетов, в числе которых был один четырехмоторный самолет. Несколько опытных летчиков получили ранения, после чего выбыли из строя.

Первые попытки усилить ПВО западных рубежей Третьего Рейха оказались не эффективными, поэтому летом 1943 г. командование люфтваффе приступило к очередной реорганизации. С Восточного фронта и с Юга были отозваны дополнительные истребительные группы, летавшие на мессершмиттах, несколько Zerstörergruppen. Из Советского Союза под начало Приллера вернулись блудные фокке-вульфы из I./JG-26.

Вновь привлекла отвергнутая в начале года Приллером идея монтажа под плоскостями крыльев истребителей мортир-пусковых установок для 210-мм реактивных снарядов. Еще в 1942 г. была сформировано небольшое подразделение из четырех Fw-190, Erprobungskommando-25, предназначенное специально для испытания вооружения, способного бороться с четырехмоторными бомбардировщиками. Теперь это подразделение придали базировавшейся в Щипхолье I./JG-1 для проверки эффективности 210-мм ракет в боевых условиях. В одном из первых боевых вылетах, 13 июня, летчики группы сбили 210-мм снарядами три «Крепости», через девять дней - еще четыре. Пять из семи побед, одержанных с помощью нового оружия, записал на свой счет оберфельдфебель Ганс Лаун. Таким образом, Лаун стал первым «мортирным асом», дав зеленый



Последней попыткой сохранить Fw-190 в качестве ночного истребителя-перехватчика стало оснащение его РЛС. На снимке - Fw-190A-9/R11 из I./NJGr.10, Верньюен, конец 1944 г. На самолете с бортовым номером «1» белого цвета летал оберлейтенант Краузе. Обратите внимание на черную полосу, накрашенную на борт фюзеляжа и часть центроплана в месте оседания нагара от выхлопа двигателя.



Снимок сделан летом 1942 г. в Катвике. На этом истребителе Fw-190A-2 летал обер-лейтенант Макс Бухгольц из 5./JG-1. На самолете была изображена не только эмблема штаффеля, но и персональная эмблема летчика - большая белая птица с раскинутыми крыльями (часть крыла видна на борту фюзеляжа ниже фонаря кабины). Чуть позже похожая эмблема появилась на самолете командира группы гауптмана Дитриха Викопа. Викоп был сбит пилотом «Тандерболта» 16 мая 1943 г.

свет принятию 210-мм снарядов на вооружение истребителей люфтваффе. Теоретически, вооруженные ракетами самолеты должны были пробивать бреши в боевом порядке бомбардировщиков, после чего в атаку устремлялись пушечные истребители. Практика же доказала правоту Приллера: неповоротливые «ракетные» перехватчики становились добычей истребителей сопровождения.

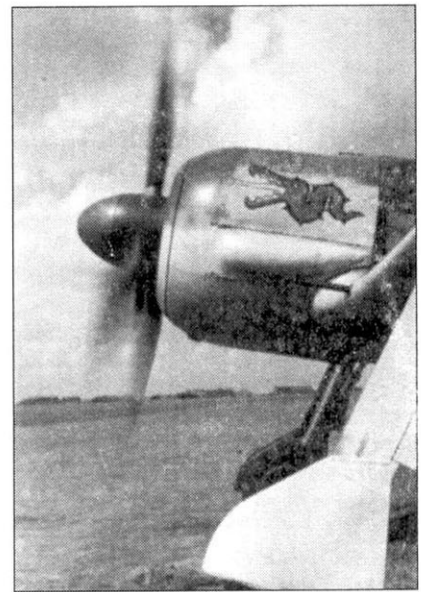
Большого внимания заслуживает появление на вооружении Ягдваффе летом 1943 г. новой модели фокке-вульфа - Fw-190A-6, штатным вооружением которого являлись четыре 20-мм пушки MG-151 и два пулемета MG-17.

Уточнить способы борьбы с тяжелыми бомбардировщиками помогло тщательное изучение случайно оказавшееся в руках немцев «Летающей Крепости»: 12 декабря B-17F «Wulf Hound» из 303-й бомбардировочной группы совершил вынужденную посадку во Франции. Самолет имел лишь незначительные повреждения, его отремонтировали, перекрасили в цвета люфтваффе, а в июле «Крепость» совершила облет аэродромов ягдваффе. Летчики получили возможность детально осмотреть, пощупать, своего основного противника в воздушных боях.

Тем временем появилась еще одна напасть: если днем Рейх терзали «Крепости» и «Либейторы» 8-й воздушной армии ВВС США, то ночью из места стали занимать тяжелые бомбардировщики RAF. Появление последних привело к формированию летом 1943 г. трех подразделений ночных истребителей «Wilde Sau».

Первым таким подразделением, получившим на вооружение мессершмитты, стал командовать бывший пилот бомбардировщика майор Хайо Херман. Подразделение было сформиро-

вано 26 июня 1943 г. на аэродроме Бонн-Хангелар. После первых успехов «команда Хермана» послужила базой для формирования Geschwaderstab и I./JG-300. Мессершмиттов хватило как раз для штаба и одной группы 300-й эскадры, пилоты II./JG-300 и III./JG-300 летали по ночам на фокке-вульфах, принадлежавших II./JG-11 и III./JG-11, которые базировались в Рейне и Ольденбурге соответственно. Днем на этих машинах сражались пилоты 11-й эскадры. Ночные полеты выявили преимущество фокке-вульфов, посадка в темное время суток на обладающем узкой колеей шасси мессершмитте рискованна. Вскоре II./JG-300 получила собственные самолеты, а до конца года операциями в рамках концепции



На капоте двигателя хорошо видна эмблема 5./JG-1 - дракон красного цвета.

«Wilde Sau» занимались помимо JG-300 301-я (сформирована в октябре) и 302-я (сформирована в ноябре) истребительные эскадры. Впрочем, довольно скоро все три «кабанных» ягдгешвадера стали обычными дневными эскадрами.

Ответ союзников на все потуги немцев был сколь элементарен, столь и эффективен - наращивание численного превосходства. После Рура ночным налетам бомбардировщиков RAF стал подвергаться Гамбург. В четырех налетах на крупнейший порт Германии приняли участие более 3000 самолетов. Огненный шторм пронесся над горо-



Парадный снимок «Пипса» Приллера, Лилль-Виневиль, начало лета 1943 г. Майор в парадной форме со всеми наградами, рядом его верная техника - Fw-190A-5 Wk-Nr 7298 с традиционным бортовым номером «13» черного цвета и автомобиль BMW с открытым верхом.



Снимок весьма плохого качества. На нем запечатлен другой истребитель, на котором летал Приллер - Fw-190A-6 Wk-Nr 530120, бортовой номер все тот же - «13» черного цвета, зима 1943-44 г.г., аэродром Лилль-Норд. Приллер тогда уже был подполковником.



И еще один истребитель «Приллера» с бортовым номером «13» черного цвета. На этом Fw-190A-8 Пипс летал в первые дни сражения в Нормандии. Вполне возможно, что именно на нем Приллер на пару с ведомым штурмовал войска союзников на пляже Нормандии в день «Д». На карте туза червей написано имя жены аса - «Jutta». Обратите внимание - цифра «3» тактического номера по высоте меньше цифры «1».

дом. Между тем, в дневное время суток американские бомбардировщики устроили «блиц-неделю»: «Крепости» и «Либереиторы» выполнили почти 1250 самолето-вылетов.

12 августа 330 «Крепостей» бомбили объекты, расположенные в западной части Германии. В отражении налета приняли участие самолеты десяти истребительных групп люфтваффе. Летчики доложили о 37 сбитых бомбардировщиках, на самом деле 8-я воздушная армия не досчиталась 25 «Крепостей». Тяжелые бомбардировщики сопровождали «Тандерболты», их летчики сбили в общем-то небольшое количество фокке-вульфов - четыре, однако потери ягдшвадеров оказались гораздо более существенными. Так II./JG-1 потеряла в бою один истребитель, но шесть самолетов разбилось при посадке, а еще шесть получили серьезные

повреждения (также на посадке). Через четыре дня самолеты 8-й воздушной армии обрушили бомбы на Ле-Бурже. Отражая налет 2-я эскадра понесла тяжелейшие потери: десять летчиков погибли, четверо получили ранения, эскадра лишилась 16 истребителей безвозвратно, пять Fw-190 было повреждено. Менее чем через сутки летчики ягдваффе опять предстояли тяжелые испытания.

17 августа 1943 г. все «Крепости» 8-й воздушной армии взяли курс к главным промышленным центрам южной Германии: самолеты девяти бомбардировочных групп шли на Швенфурт, семи - на Регенсбург. Этот рейд стал кульминацией стратегии командования американских ВВС, полагавших, что хорошо вооруженные и сведенные в большие группы бомбардировщики способны самостоятельно,

без помощи истребителей сопровождения, в глубине Германии отбить атаки перехватчиков. Окончился рейд полным разгромом.

Фокке-вульфы всех семи ягдгрупп из 1-й, 2-й, 11-й и 26-й эскадр приняли участие в отражении налета. Группа I./JG-26 гауптмана Карла Борриса совсем недавно перебазировалась в Воинсдrecht, где базировались также и II./JG-1. Аэродром в Воинсдrecht лежал точно на маршруте полета самолетов, объектом удара которых являлся Регенсбург. С приближением бомбардировщиков в небо поднялись все способные держаться в воздухе самолеты двух истребительных групп. Летчики II./JG-1 связали боем «Тандерболты», Карл Боррис повел свою группу в классическую лобовую атаку - со стороны солнца в пологом пикировании. Первый урон противнику нанес лично Gruppenkommandeur: обстрелянный им В-17 упал северо-западнее Хасселя. К концу дня в ходе достойного эпоса воздушного сражения было сбито 59 «Летающих Крепостей». Более половины из этого числа - на счету летчиков JG-1 и JG-11; потери немцев - один погибший пилот!

26-я эскадра потеряла два Fw-190, летчиком одного был обер-лейтенант Вильгельм-Фердинанд Галланд. В первой атаке на возвращавшиеся от Швенфурта бомбардировщики средний Галланд возглавил летчиков своей группы. Вильгельм-Фердинанд сбил две «Крепости», прежде чем попал под удар «Тандерболтов». Фокке-вульф командира группы взорвался в воздухе. Тело Галланда нашли спустя два месяца спустя на голландском берегу в четырех километрах от Маастрихта. Все свои 55 побед, в числе которых восемь тяжелых бомбардировщиков, Галланд одержал на Западе, большинство - на Fw-190.

Напутствуемый фюрером рейхс-маршал Герман Геринг поздравил летчиков-истребителей с выдающейся победой. Геринг воспарил. Он с возмущением отверг предупреждения General'a der Jagdflieger о том, что отныне американские истребители станут сопровождать бомбардировщики и над объектами налетов. Геринг отказался поверить, что три «Тандерболта» были сбиты над Аахеном. Геринг заявил Галланду (как раз старший Галанд и занимал должность «генерал от истребителей») Я вам официально заявляю - американские истребители не достигли Аахена! Вы меня поняли? Американских истребителей здесь не было». Галланд не мог не понять - его брата сбили те самые «американские истребители, которые не могли достигнуть

Аахена». Прав оказался генерал от истребителей, а не толстый фельдмаршал. Прежде чем год завершился, американцы привлекли к сопровождению бомбардировщиков непосредственно над Германией не менее шести истребительных групп «Тандерболтов» и две группы «Лайтнинг».

Через два месяца после Швейнфурта и Регенсбурга благодушное настроение сменилось яростью. Истребители люфтваффе не могли воспрепятствовать 4 октября рейду бомбардировщиков 8-й воздушной армии на Франкфурт-на-Майне. Местный партийный гауляйтер направил протест, нацист совершенно справедливо был возмущен, что за весь продолжительный налет при ясной видимости в небе не появилось ни одного истребителя люфтваффе. Результатом протеста стал приказ Геринга, касавшихся всех истребительных подразделений сил обороны Рейха:

1. В природе не существует погодных условий, которые могут помешать взлету истребителей!

2. Каждый летчик-истребитель, совершивший посадку на исправном самолете и не добившийся результата в воздушном бою будет предан суду военного трибунала!

3. Если на самолете закончился боекомплект или отказало оружие, летчик обязан таранить бомбардировщик противника!

Приказ опротестовал генерал-фельдмаршал Эрих Мильх, считавший, что морально летчики могут быть

просто раздавлены его содержанием. Геринг ответил Мильху: «От них (летчиков) требуется открывать огонь с дистанции 400, а не 1000 метров. Они должны сбивать ежедневно 80, а не 20 бомбардировщиков. Если они это делают и все еще будут пребывать в угнетенном состоянии, то я с радостью принесу извинения и сниму перед ними шляпу!»

Такая реакция командующего люфтваффе стала горьчайшей пилюлей, которую пришлось проглотить летчикам истребительных групп, особенно переживали пилоты I./JG-11, чей командир майор Эрвин Клаузен погиб в день трагического рейда на Франкфурт в бою над Северным морем с американскими «Либереиторами». Клаузен успел сбить свой последний, 14-й, тяжелый бомбардировщик.

Геринг продолжил тему во время предпринятой в конце октября инспекционной поездки на западные аэродромы ягдваффе. В его речах сквозили плохо скрытые угрозы:

- Я не хочу выделять какие-то отдельные группы или штаффе, но я хочу, чтобы вы знали: я не потерплю трусов в моих люфтваффе...Я искореню их!

Насколько отличались слова Геринга от его речей образца 1939 г.

Насторожения летчиков, защищавших небо Германии хорошо передает письмо, написанное командиром JG-1 подполковником Хансом Филиппом своему старому камраду по Восточному фронту:

- Ты не можешь представить себе насколько здесь тяжело. С одной стороны - мы живем очень комфортабельно: куча баб, которые готовы делать все, что ты захочешь. С другой - исключительно напряженные воздушные бои. Тяжело не только из-за подавляющего численного превосходства противника или из-за слишком сильного оборонительного вооружения Боингов, гораздо сложнее менять комфорт мягкого кресла, расслабляющую обстановку на кабину истребителя.

- Можно драться с 20 русскими истребителями, или даже 20 «Спитфайрами», это даже возбуждает, можно и пошутить. Когда же атакуешь строй из 40 «Крепостей», пред глазами в миг проносятся яркой вспышкой все твои последние грехи. С такими ощущениями мне все тяжелее требовать от каждого летчика гешвадера, особенно от самых юных унтеров, чтобы они воевали так же как я.

Флипп погиб через четыре дня после того, как написал это письмо. Ветерана Восточного фронта сбил пилот «Тандерболта» через несколько минут после того, как командир JG-1 сбил свой первый и последний четырехмоторный бомбардировщик. За шесть месяцев командования 1-й эскадрой «эксперт», имевший более 200 побед на Востоке, сумел сбить один В-17, один «Тандерболт» и один «Спитфайр».

Несмотря на гибель командира, летчики JG-1 через двое суток опять принимали участие в отражении массированного налета американских



Истребитель Fw-190A-4/R6, под плоскостями крыла подвешены пусковые установки 210-мм снарядов, самолет принадлежал 26-й эскадре, снимок начала 1943 г.

бомбардировщиков. Рейд на Мюнстер, предпринятый авиацией союзников 10 октября, вылился в одно из самых ожесточенных воздушных сражений в небе северной Европы. Менее чем за 25 минут было сбито 30 бомбардировщиков и 26 истребителей люфтваффе. Большую часть поерь люфтваффе составили двухмоторные истребители, принимавшие участие в отражении налета. Потери в вооруженных Fw-190 1-й и 26-й эскадрах были минимальны.

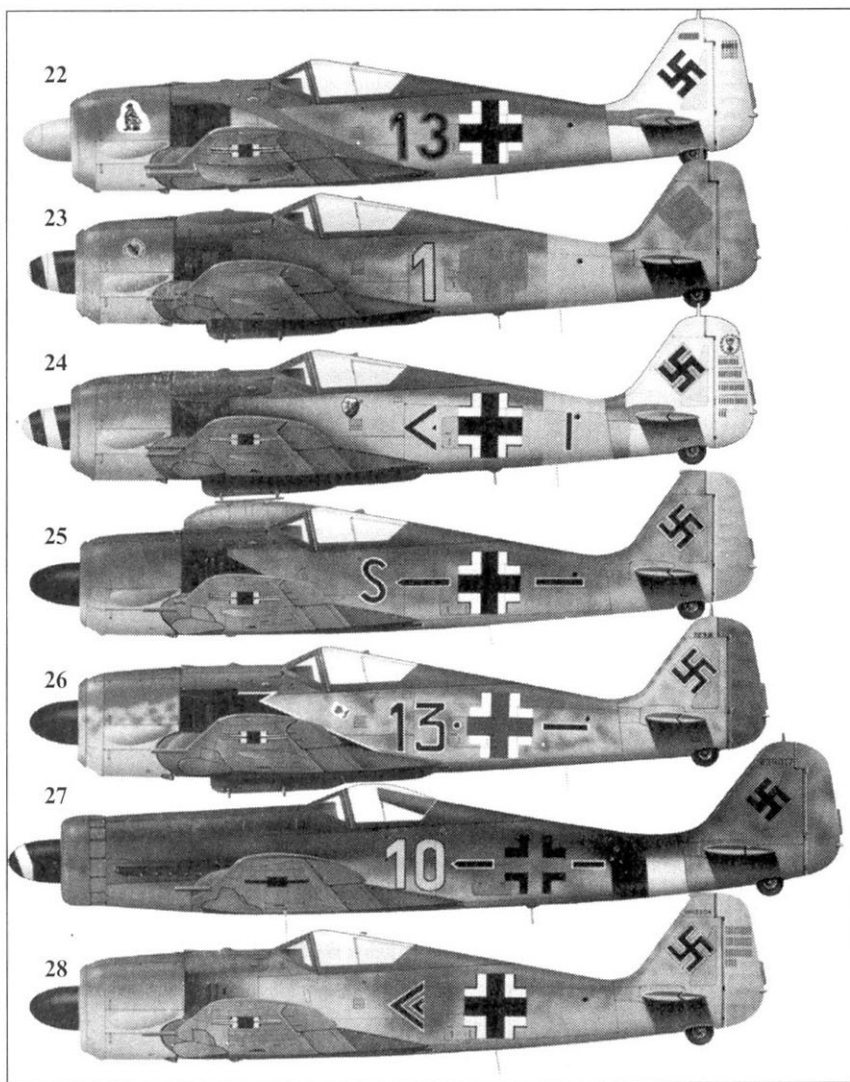
Через четыре дня самолеты 8-й воздушной армии опять навестили Швейнфурт, спровоцировав очередное сражение. Подразделения не менее чем 34 истребительных групп, вооруженных одно- и двухмоторными истребителями, атаковали 300 «Летающих Крепостей» и 196 «Тандерболтов» эскорта. Начался «второй Швейнфурт». Вновь наилучших результатов добились летавшие на Fw-190 летчики из JG-1 и JG-26. Из 60 сбитых «Крепостей» семь сбитых (плюс восемь поврежденных) - на счету JG-1, семь B-17 и один P-47 сбили пилоты JG-26. 1-я эскадра потерь не понесла, 26-я эскадра лишилась одного Fw-190. На боевой счет ягдгешвадеров 14 октября было занесено три сбитых «Тандерболта», фактически американцы потеряли



На заснеженном фоне хорошо заметен черный силуэт огромной «Летающей Крепости», правее - маленький Fw-190 атакует американский бомбардировщик. Немецкий летчик успел дать по крайней мере одну очередь - левый внутренний мотор B-17 пылает. «Крепости» суждено стать одним из пяти сбитых в тот день, 11 января 1944 г., самолетов 91-й бомбардировочной группы ВВС США.



Несмотря на отрицательное отношение Приллера к фокке-вульфам, вооруженным 210-мм снарядами, в конце весны 1944 г. на вооружение JG-26 появились такие самолеты. В мае они выполняли боевые вылеты на перехват американских бомбардировщиков с аэродрома Лилль-Вендевилль. Месяцем позже самолеты были использованы для штурмовки наземных целей в Нормандии.



22. Fw-190A-5/U-12 «красный 13» (Wk-Nr 410266) командира 2./JG-11 лейтенанта Эриха Хондта, Хасум, октябрь 1943 г.

Самолет Эриха Хондта отличался достаточно броской окраской, в подкрыльевых гондолах смонтировано по две 20-мм пушки MG-151. Хвост самолета окрашен в белый цвет (символика командира группы), по фюзеляжу накрашены красные полосы, в плане образующие «V» - символика командира звена. Интересна эмблема штаффеля - немецкий истребитель попирает задницей цилиндр дяди Сэма. На этом самолете Хондт был тяжело ранен 8 октября 1943 г. После госпиталя он получил назначение командиром 3-го штаффеля, затем получил назначение в JV-44. Хондт сбил не менее 10 тяжелых бомбардировщиков.

23. Fw-190A-7 «желтая 1» командира 3./JG-11 обер-лейтенанта Ганса-Генриха Кёнига, Ротенбург, предположительно январь-февраль 1944 г.

Самолет «Кинга» Кёнига, если его сравнить с истребителем Хондта, демонстрирует отличия, произошедшие в окраске Fw-190A всего за три-четыре месяца. На самолетах 11-й эскадры появились желтые полосы вокруг фюзеляжа, опознавательные знаки по не установленным причинам были закрасены. На капоте двигателя изображена эмблема 3-го штаффеля - старинный пистоль на фоне красного сердца в круге желтого цвета. По окружности написан девиз «Стреляй первым - сохрани жизнь!» В начале мая 1944 г. Кёнига назначили командиром 1./JG-11, а 24 мая Ганс-Генрих столкнулся над Гамбургом с «Летающей Крепостью». Всего Кинг Кёниг сбил 28 самолетов, из них не менее 20 тяжелых бомбардировщиков, четыре «Крепости» он сбил в один день - 29 апреля 1944 г.

24. Fw-190A-6 «двойной черный шеврон» командира III./JG-11 майора Антона Хакля, Ольденбург, апрель 1944 г.

Самолет майора Хакля имел белый хвост, на руле поворота - отметки о 141 победе (110 в венке и 41 индивидуальная марка). Ниже кабины на борту фюзеляжа - небольшая эмблема штаба группы, дракон на фоне геральдического щита. Весной 1944 г. Хакль летал и на Fw-190, и на Bf.109 одновременно. На фокке-вульфах он атаковал бомбардировщики, на мессершмитт пересаживался в преддверии схват-

ки с истребителями. Хакль закончил войну командиром JG-11, имея на своем счету 192 победы. На Западе он сбил 73 самолета, в том числе 32 тяжелых бомбардировщика.

25. Fw-190A-2 «черная S и стрелка» командира JG-26 майора Герхарда Шёпфеля, Аудемберт, предположительно февраль 1942 г.

На первых Fw-190A 26-й эскадры имелась уникальная система идентификации - комбинация инициалов летчика и горизонтальной полосы. На изображенном здесь самолете часто летал Герхард Шёпфель, хотя на самом деле самолет принадлежал его адъютанту Вильфреду Зилингу, хотя самолет несет символику командира эскадры предвоенного образца. Шёпфель командовал 26-й эскадрой. Все свои 40 побед, в числе которых три сбитых тяжелых бомбардировщика, он одержал на Западе.

26. Fw-190A-5 «черный 13» (Wk-Nr 7298) командира JG-26 майора Йозефа Приллера, Лилль-Видивиль, предположительно июнь 1943 г.

На посту командира 26-й эскадры Шёпфеля сменил Йозеф Приллер, ставший самым знаменитым после Адольфа Галланда гешвадеркоммодором Западного фронта. За время своего двухлетнего командования Приллер сменил несколько истребителей, но все его самолеты имели один и тот же бортовой номер - «13» черного цвета. Интересный факт - число «13» пользовалось большой популярностью среди командиров ягдваффе. Возможно причина не в мистике: обычно на вооружении штаффеля находилось 12 самолетов, поэтому бортовой номер «13» сразу выделял самолет командира среди других. Как бы то ни было, но Пипсу Приллеру грех жаловаться на судьбу: имея 101 победу он стал вторым по результативности после Эгона Майера летчиком-истребителем Западного фронта.

27. Fw-190D-13 «желтый 10» (Wk-Nr 836017) командира JG-26 майора Франца Гётца, Фленсбург, май 1945 г.

Третьим и последним командиром JG-26, за период когда на вооружении эскадры состояли Fw-190, являлся Франц Гётц, сменивший Приллера в январе 1945 г. Гётц пять лет летал на Bf.109 в составе III./JG-53. В конце войны летчики JG-26, ранее постоянно бывшей «фронтгешвадером», влились в силы обороны Рейха, соответственно на истребителях появились цветные полосы вокруг фюзеляжей, для JG-26 определили черные-белые полосы. Угроза потерять самолеты на земле от налетов авиации союзников заставила немцев более внимательно относиться к камуфляжной окраске, ориентированной именно на маскировку истребителей на аэродром-

ных стоянках. В составе JG-53 Гётц сбил 56 самолетов, за три месяца, что он прокомандовал JG-26 - еще семь.

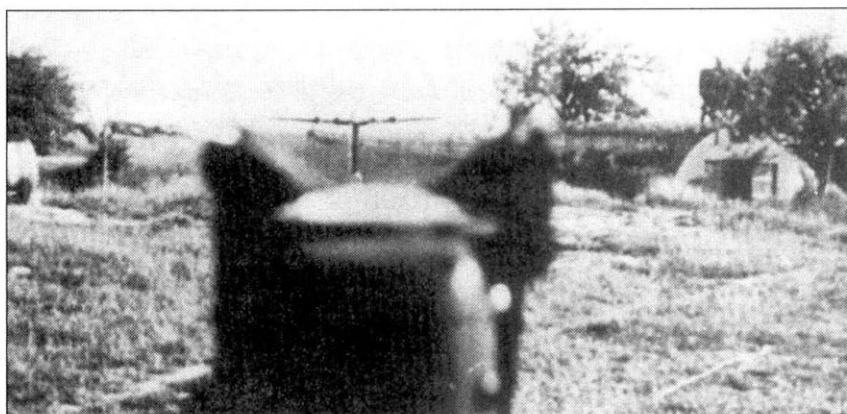
28. Fw-190A-3 «двойной черный шеврон» (Wk-Nr 5304) командира I./JG-26 гауптмана Йоханнеса Зейферта, Сент-Омер - Аркуа, май 1942 г.

Зейферт за время войны командовал I и II группами 26-й эскадры. Руль поворота истребителя Зейферта украшен 34 победными марками. Всего же Зейферт сбил 57 самолетов противника, 11 из них - на Восточном фронте. Зейферт погиб 25 ноября 1943 г. (тогда он командовал II./JG-26), в первом бою самолетов люфтваффе с американскими «Лайтнинг-ами». За несколько мгновений до того как аса сбили, Зейферт сам уничтожил P-38. Обломки «Лайтнинга» и Fw-190 упали рядом в окрестностях Бетюна.

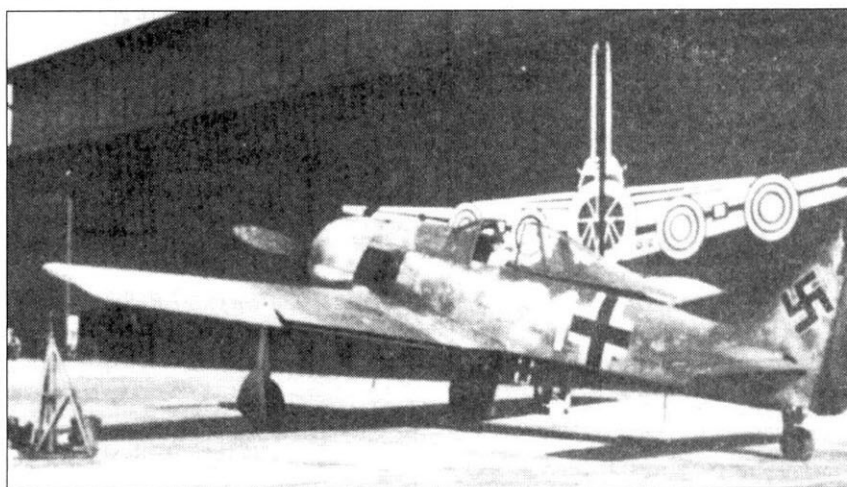
один P-47 - его сбил обер-фельдфебель Адольф Глюнц из II./JG-26. Двумя месяцами ранее ветеран эскадры Глюнц получил Рыцарский крест, став единственным в JG-26 летчиком, не имевшим офицерского звания, но удостоенным высокого знака отличия. В начале своей летной карьеры Глюнц короткое время служил в JG-52, в II./JG-26 его перевели в 1941 г., в составе II группы он прошел почти всю войну. За несколько недель до коллапса Третьего Рейха Глюнц перешел в JG-7, вооруженную реактивными истребителями Me-262. Адольф Глюнц выполнил 574 боевых вылета, сбил 68 самолетов (все на Западе), в том числе 20 тяжелых бомбардировщиков и три «Москито». Счастливчика ни разу не сбили, он не получил ни одной царапины за четыре года боев!

Везунчики вроде Адольфа Глюнца уже в 1943 г. стали большой редкостью в ягдфаффе. Большое количество опытных командиров звеньев и ветеранов в званиях унтер-офицеров погибло в боях с авиацией союзников. Достаточно вспомнить штаффелькапитана 4./JG-26 гауптмана Курта Эберсбергера (28 побед), сбитого 24 октября «Спитфайром» при атаке строя В-26 или командира II./JG-26 кавалера Рыцарского креста майора Йоханнеса Зейферта (46 побед на Западном фронте), столкнувшегося с «Лайтнингом» 25 ноября 1943 г.

Гибель Зейферта стала лишним свидетельством наращивания активности вооруженных «Лайтнингами» истребительных групп ВВС США над Западной Европой. Наращивание истребительных сил люфтваффе на Западе выразилось в переходе осенью 1943 г. на четырехштафельный состав ягд-групп 2-й и 26-й эскадр. Усиление боевой мощи групп хорошо выглядело только на бумаге: по штату теперь в



Для обучения летчиков атакам бомбардировщиков использовалось много разнообразных пособий. В эскадре JG-2 применялись масштабные модели «Летающих Крепостей» для отработки прицеливания, на переднем плане - прицел Revi, на заднем - модель «Крепости».



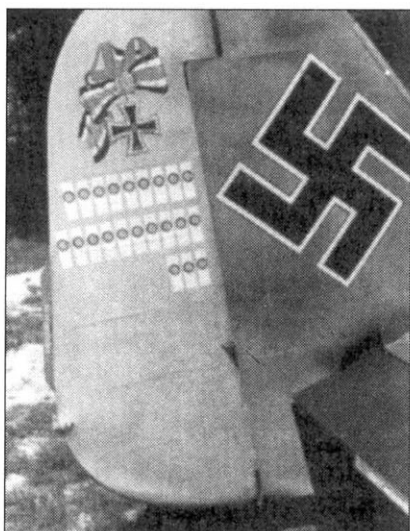
В эскадре JG-6 вид спереди бомбардировщика В-17 был изображен в натуральную величину на двери ангара на авиабазе Кенигсберг-Неймарк, снимок лета 1944 г.

группе полагалось иметь 68 самолетов и 68 летчиков, на практике обычно группы имели не более половины боееспособных самолетов от штатной численности.

Реальному увеличению боееспособности обеих эскадр в гораздо большей степени способствовало назначение новых командиров: офицеров, летчиков-истребителей самого крупного калибра. В октябре командиром JG-1 стал майор Герман Граф. Граф снискал славу на Восточном фронте, первым в люфтваффе одержав в воздушных боях 200 побед. Граф не долго командовал 1-й эскадрой: 11 ноября его назначили командиром JG-11, прежний командир, майор Антон Мадер, отправился на Восточный фронт руководить боевой работой летчиков JG-54. Во главе JG-1 был поставлен ветеран воздушной войны над Ла-Маншем подполковник Вальтер Оесау. Оесау начал свой боевой путь в Испании, где сбил восемь самолетов республиканцев. К моменту назначения командиром JG-1 на счету кавалера Рыцарского креста с дубовыми листьями и ме-

чами «Гулли» Оесау числилось 105 побед, более половины из которых он одержал на Западе.

В декабре в JG-1 появились новички, в числе которых также имелись кавалеры Рыцарского креста. К примеру - майор Гейнц Бар, на счету которого имелось 178 побед, свой боевой счет он открыл будучи фельдфебелем над Францией. Динамичный лидер, искусный летчик Бар страдал большим недостатком, сильно затруднявшим ему продвижение по служебной лестнице - он абсолютно не признавал субординации и чихал на всех командиров вплоть до рейхсмаршала Геринга. Интересно, что Геринг был в курсе дела. Очередной «чих» Бара привел к смене должности командира истребительной группы «Зюйд» на менее почетный пост командира штаффеля 1-й истребительной эскадры. Собственно вся карьера аса состояла именно из подобных падений и взлетов, это было не первым и не последним. Ни одного другого штаффелькапитана люфтваффе не было такого количества наград, как у Бара. Майоры, кетати, среди штаф-



Руль поворота говорит о многом. Командир 9./JG-2 гауптман Зигфрид Шнелль был одним из самых удачливых пилотов эскадры в период боев над Ла-Маншем. Этот снимок хвостового оперения его истребителя сделан летом 1942 г. на аэродроме Тевиль. На руле поворота отметки о 62 победах, всего Шнелль сбил на западе 87 самолетов, в том числе три тяжелых бомбардировщика. За три недели боев на Восточном фронте ас сбил еще семь самолетов. Зигфрид Шнелль погиб в бою с советскими истребителями 25 февраля 1944 г.

фелькапитанов тоже встречались крайне редко, к примеру командир группы в которую попал свежеспеченный стаффелькапитан Бар имел воинское звание гауптман, а его боевой опыт не шел ни в какое сравнение с послужным списком Бара.

Все же все изменения произошедшие в люфтваффе в конце 1943 г. были в большей степени косметическими: на «бумажное» увеличение численного



«Преемником «Вумма» Шнелля на посту командира 9./JG-2 стал обер-лейтенант Йозеф Вурмхеллер, еще один ас боев над Ла-Маншем. Этот снимок сделан в Бюмон-ле-Рож примерно через год после назначения Вурмхеллера командиром 9./JG-2. Последние марки, украшенные опознавательными знаками ВВС США наглядно свидетельствуют о появлении в небе Европы самолетов 8-й воздушной армии. На руле поворота отметки о 74 победах, Зепп Вурмхеллер добавит к ним еще 28. Майор Вурмхеллер погиб над Нормандией 22 июня 1944 г.

состава JG-2 и JG-26, замену двух командиров американцы ответили козырной картой. 5 декабря над Германией впервые появились истребители P-51B «Мустанг» из 354-й истребительной группы ВВС США. Боевой дебют новых самолетов не выглядел впечатляющим, 9-я воздушная армия до конца января потеряла девять «Мустангов». Однако вскоре «Мустанги» стали постоянным кошмаром для всех без

исключения пилотов Третьего Рейха. Тени «Мустангов» мелькали над самыми глухими уголками гитлеровской Германии.

Новый 1944 год большинство летчиков дислоцированных на Западе истребительных эскадр встретили на традиционный манер. Утром они хотели только одного - немеренного количества крепкого кофе (коллегам с Восточного фронта было проще - они давно перешли на рассол).

В начале 1944 г. в силах обороны Рейха появились еще два оснащенных истребителями Fw-190 соединения. Первым из них стала дислоцированная в Олбденбурге III./JG-11 майора Антона «Тони» Хакля; группа сменила Bf.109G на фокке-вульфы. Вторую группу формировали заново.

Рейхсмаршал уже высказывался относительно таранов бомбардировщиков противника. Теперь пришло время перейти от слов к делу. Майор Ганс-Гюнтер фон Корнатци добился разрешения начать отбор добровольцев в экспериментальное подразделение. Никакой параллели с японскими камикадзе здесь не просматривается, поскольку Sturmstaffel 1 формировался совсем не как подразделение самоубийц. Концепция боевого применения базировалась на тактике штурмовых подразделений вермахта, тренированных на ведение рукопашного боя. Командирам люфтваффе рукопашный бой в воздухе представлялся как атака бомбардировщиков в хвост с дистанции пистолетного выстрела плотным строем хорошо вооруженных и бронированных истребителей Fw-190. Таран рассматривался только как крайний случай, причем таранить рекомендовалось в случае, если пилот мог воспользоваться



Один из пяти сбитых 26 июня 1943 г. над Виллакубле бомбардировщиков B-17 из 384-й бомбардировочной группы.



Полковник Хайо Герман, разработчик тактики «Wilde Sau». Войну он начал как пилот бомбардировщика. Герман лично совершил примерно 50 ночных вылетов на перехват бомбардировщиков и сбил девять тяжелых самолетов RAF. Герман был назначен на пост инспектора ПВО, затем командовал *Rammkommando «Elbe»*. Подразделения *Rammkommando «Elbe»* имели на вооружении истребители *Bf.109*, летчиков ориентировали на уничтожение тяжелых бомбардировщиков таранным ударом, в отличие от оснащенных *Fw-190* *Sturmgruppen*, в которых таран все-таки рассматривался как крайнее средство.

ся парашютом. Впрочем, в теории комбинация короткой дистанции и мощного стрелкового вооружения истребителя не оставляла места тарану.

В начале января *Sturmstaffel 1* был передислоцирован в Дотмунд, где базировалась *I./JG-1* майора Рудольфа-Эмиля Шнура. В штафеле имелось 18 самолетов и столько же летчиков. Некоторые пилоты позднее станут асами - лейтенант Вернер Герц, унтер-офицер Вилли Максимовец. В этот период вокруг фюзеляжей истребителей 1-й и 11-й эскадр стали рисовать цветные кольца для быстрой идентификации самолетов в воздухе, красные в 1-й эскадре, желтые - в 11-й. Фокке-вульфы из *Sturmstaffel* получили особые полосы-кольца - черно-бело-черные. Вскоре цветные полосы вокруг фюзеляжей появились на всех истребителях сил обороны Рейха.

Идеи фон Корнатцки были проверены на практике очень скоро. 11 января оберлейтенант Зихарт сбил «Летающую Крепость» - первая победа *Sturmstaffel 1*. Через 19 дней свой личный счет открыл унтер-офицер Вилли Максимовец, он сбил «Либерейтор». Первые победы способствовали росту уверенности в себе среди личного состава *Sturmstaffel*'я, однако анализ по-



Осенью 1943 г. штабное звено 1-й эскадры подполковника Филиппа летало на истребителях *Fw-190A-5*, на снимке хорошо видна эмблема штабного звена. Такую эмблему имели только самолет Филиппа и двоих его ведомых, видимо поэтому на эмблеме силуэты всего трех *Fw-190*.

казывал, что более тяжелые «штурмовые» *Fw-190* (на 25% по сравнению с обычными) оказались уязвимы перед лицом истребителей эскорта. Установленная в лобовой части самолета бронезащита съедала скорость, что приводило к затягиванию атаки. Получалось, что «штурмовые» фокке-вульфы сами нуждались в истребительном прикрытии.

Командование ягдваффе слишком долго игнорировало наличие у тяжелых бомбардировщиков истребительного прикрытия. Внимание атакующих концентрировалось только на бомбардировщиках. В первые месяцы массированных налетов, когда американские истребители не залетали глубоко в воздушное пространство Германии, такая тактика срабатывала. Даже в случае атаки немцами бомбардиров-

щиков в присутствии истребителей сопровождения, последние вступали в бой неохотно - горячего хватало на полет по маршруту, но не ведение боя. Положение изменилось с появлением обладавших большей продолжительностью полета «Мустангов». Большинство ягдгешвадеров, имевших на вооружении и *Fw-190*, и *Bf.109* пересмотрели свою тактику. Тяжелые фокке-вульфы атаковали бомбардировщики, более легкие мессершмитты связывали боем истребители эскорта.

Для лучшей координации действий всех средств ПВО Рейха 3 февраля 1944 г. был учрежден Центр управления люфтваффе - *Luftwaffenbefehlshaber Mitte*. Центр отвечала за ПВО всей территории Великого Рейха - Германии и Австрии. Американцы, как всегда, ответили на организационные потуги



Обер-фельдфебель Адольф Глунц вернулся из очередного боевого вылета. Он стал единственным в эскадре *JG-26* кавалером Рыцарского креста, не имевшим офицерского звания, Рыцарского креста Глунц был удостоен 29 августа 1943 г. За бои в Нормандии он получил к кресту Дубовые листья. Войну Глунц закончил в *JG-7* пилотом реактивного *Me-262*.



Кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами полковник Вальтер Оесау начал свою боевую карьеру еще в Испании в составе легиона «Кондор». После службы в составе 51-й, 1-й и 2-й истребительных эскадр он возглавил JG-1. Оесау прокомандовал 1-й эскадрой шесть месяцев, вплоть до своей гибели в бою с «Лайтнингсами» в мае 1944 г. В память о командире эскадры получила наименование «Оесау». В годы второй мировой войны кроме Оесау такой чести был удостоен только Эрст Удет.

немцев физическим наращиванием воздушной мощи: 11 февраля в бой вступили «Мустанги» 8-й воздушной армии.

20 февраля более 1000 тяжелых бомбардировщиков атаковали авиационные заводы центральной и восточной Германии началась так называемая «Большая неделя». «Большая неделя» ознаменовала конец эпохи, в которой люфтваффе имело возможности



Майор Антон Хакль начал войну унтер-офицером в JG-77, закончил - командиром JG-11, он воевал как на Западном, так и на Восточном фронтах, несколько раз был тяжело ранен, восемь раз его сбивали. К своему Рыцарскому кресту Хакль заслужил мечи. На западе Антон Хакль сбил 73 самолета, в том числе 32 тяжелых бомбардировщика.

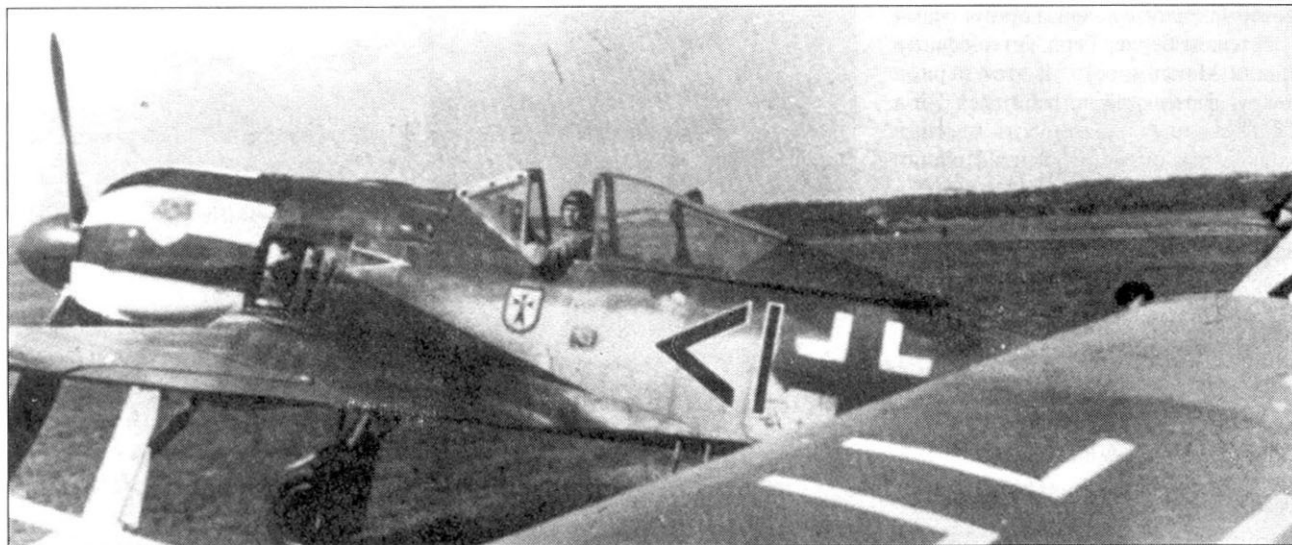
концентрировать силы на отражении единственного налета. Отныне силы перехватчиков будут просто сминаться огромным численным превосходством американской авиации. Многие ягдгешвадеры в неофициальном порядке отказались от лобовых атак, вернувшись к проверенному методу «пикирование - набор высоты», который давал лучший шанс летчикам остаться живым после атаки, при этом вероятность поражения цели сохранялась достаточно высокой.

Вместе с тем потери не были одно-

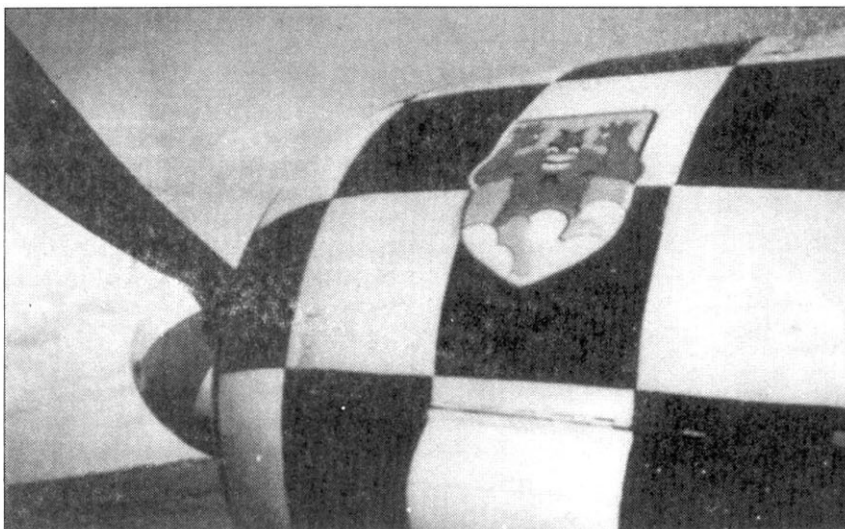
сторонними. Немецкие истребители собирали кровавую жатву. Так 22 февраля был сбит 41 бомбардировщик, через два дня - 44 (пять из них на счету «Эдди» Гланца из II./JG-26). При отражении налетов «Большой недели» пилоты 26-й эскадры одержали 2000-ю Победу с начала войны, «юбилейный» бомбардировщик B-24 24 февраля сбил обер-лейтенант Вальтер Матони из 5-го штафеля. Львиную часть людских потерь ягдгешвадеров составляли молодые неопытные летчики, которые гибли в первом или втором боевом вылете. В феврале JG-26 потеряла четверть своих летчиков.

Даже в таких условиях, в отдельных налетах американцы встречали яростное противодействие. К примеру налет 6 марта на Берлин отражали истребители 25 групп и ряда полуавтономных формирований. Тогда было сбито не менее 69 тяжелых бомбардировщиков ценой гибели 36 летчиков люфтваффе, еще 27 пилотов получили ранения. Одним из отличившихся стал командир 7./JG-11 обер-лейтенант Хуго Фрей. Фрей сбил четыре «Крепости», при атаке пятого бомбардировщика его самолет получил повреждение, сорвался в нисходящую спираль и рухнул на поле недалеко от границы с Голландией.

Командование люфтваффе старалось увеличить в дневных истребительных эскадрах сил обороны Рейха количество Fw-190. К дневной деятельности привлекли три ночные группы «Wilde Sau», с Восточного фронта была отозвана III./JG-54, а I./JG-26 перевооружили с Bf.109 на Fw-190. Началась работа по формированию на базе Sturmstaffel'я полноценной истребительной эскадры.



Одной из проблем, возникших при отработке тактики борьбы с бомбардировщиками стал быстрый сбор распавшегося после атаки звена. Для ускорения перегруппировки после атаки в люфтваффе экспериментировали с броскими геометрическими окрасками капотов Fw-190. На снимке - истребитель адъютанта I./JG-1 лейтенанта Эберхарда Бурата, Арнем-Дилин, весна 1943 г. Капот двигателя фокке-вульфа окрашен горизонтальными чередующимися черными и белыми полосами.



Другой истребитель из I./JG-1 имел капот, окрашенный в черно-белую клетку, впоследствии от такой окраски отказались. Обратите внимание на эмблему группы, впервые появившуюся на Bf.109 в период, когда группа еще имела старое обозначение - IV./JG-1.

В апреле внимание всех летчиков 1-й истребительной эскадры привлек майор Генц Бар, чья карьера претерпевала очередной взлет - ему высочайшие позволили занять место погибшего при отражении налета на Берлин командира II./JG-1. 11 апреля Бар одержал свою 199-ю победу - сбил над Фаллерслебеном «Летающую Крепость». Следующую победу Бар одержал только через 11 дней. 22 апреля все три группы 1-й эскадры отражали налет бомбардировщиков 8-й воздушной армии на Хэм. Мессершмитты из III./JG-1 завязали бой с «Мустангами» эскадрта; немцы сбили четыре американских истребителя ценой потери девяти своих летчиков (семь погибли, двое получили ранения). Пока мессера сражались с «Мустангами», фокке-вульфы I и II групп занялись бомбардировщиками, сбив семь самолетов. Пилоты Fw-190 из II./JG-1 уже приземлились в Штермеде, когда в небе появился одиночный «Либереитор», за которым тянулся шлейф дыма. Бар вскопчил в свой

резервный истребитель (Fw-190A-7 с деревянным воздушным винтом увеличенного диаметра, бортовой номер «23» красного цвета), не растерялся и постоянный ведомый Бара обер-фельдфебель Лео Шухмахер. Через пятнадцать минут невезучей «Либереитор» стал 200-й добычей Гейнца Бара.

Успех Бара - вещь замечательная, но ядгруппы теряли слишком много опытных пилотов, ветеранов и командиров. Весной 1944 г. количество опытных пилотов сократилось до критического уровня. Подполковник Эгон Майер, будучи командиром III./JG-2, провел первую успешную лобовую атаку «Летающей крепости» еще в ноябре 1942 г. В июне 1943 г. Майер сменил Вальтера Оесау на посту командира JG-2. 5 февраля Эгон стал первым летчиком, сбившим 100 самолетов над Ла-Маншем. Менее чем через месяц после юбилейной победы, Майер погиб в бою с «Тандерболтом» над франко-бельгийской границей. На момент гибели ас считался ведущим «специали-



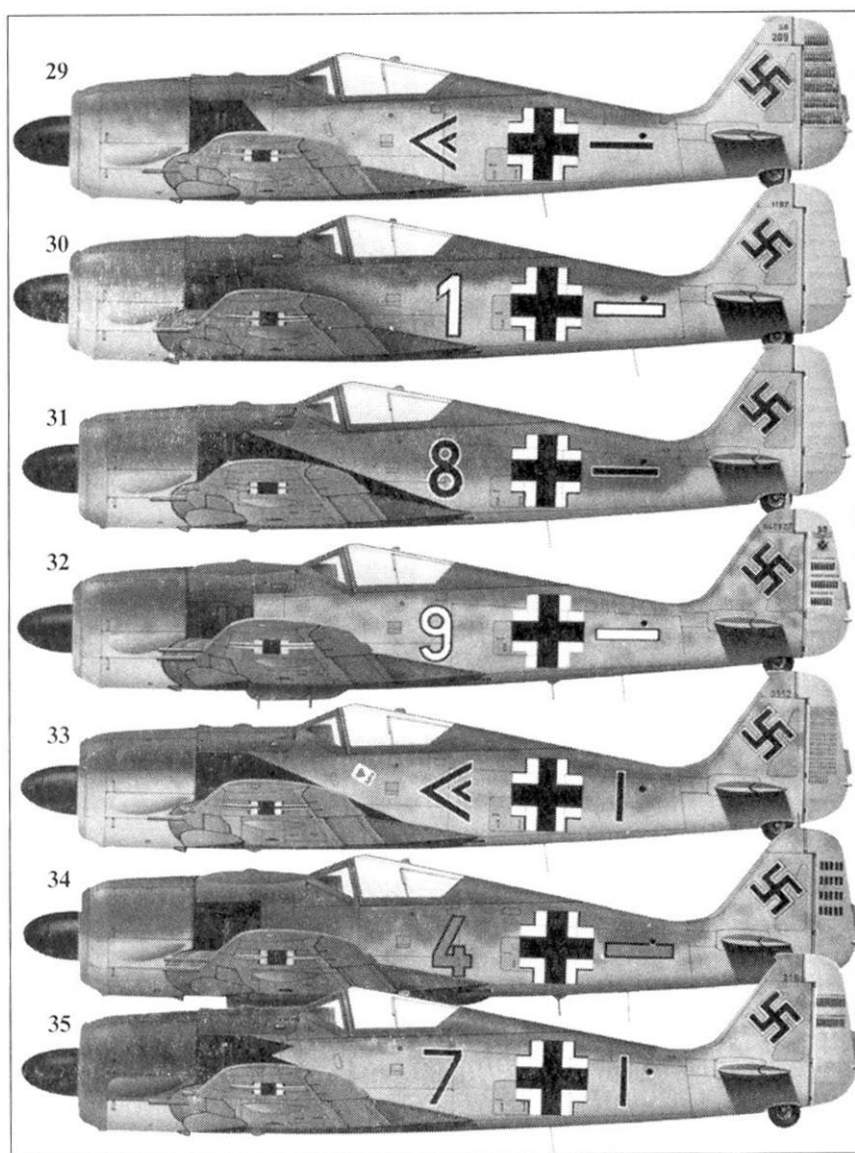
«Крепость» под огнем, снимок сделан со «штурмового» фокке-вульфа 29 апреля 1944 г. На кадре кинофотопулемета прекрасно видна дистанция до цели; действительно - это рукопашный бой в воздухе. «Летающая Крепость» принадлежит 447-й бомбардировочной группе ВВС США.

стом» люфтваффе по американским тяжелым бомбардировщикам, коих он наколотил 25 штук; всего Эгон Майер одержал на Западе 102 победы.

Командовать 2-й эскадрой после гибели Майера поставили майора Курта Уббена, долгое время командовавшего III./JG-77 в России и на Средиземноморье. «Куддель» Уббен погиб над Францией в бою с «Тандерболтами» менее чем через два месяца после вступления в должность. 28 апреля 1944 г. 2-й истребительная эскадра получила последнего командира в своей истории. Им стал подполковник Курт Бюхлинген, открывший свой личный счет еще в период Битвы за Британию; 50-ю победу он одержал в кампании Рудорффера над Тунисом, а 100-ю - 9 июня 1944 г. севернее Парижа.



Еще один кадр с пленки кинофотопулемета «штурмового» истребителя: горит левый внутренний двигатель «Либереитора». Подразделение, к которому принадлежал бомбардировщик, установить не удалось.



29. Fw-190A-2 «двойной черный шеврон» (Wk-Nr 20209) командира II./JG-26 гауптмана Йохима Мюнхенберга, Кокиль, декабрь 1941 г.

На руле поворота истребителя Мюнхенберга изображены отметки о 62 сбитых самолетах, незадолго до декабря 1941 г. Мюнхенберг вернулся во Францию с Средиземного моря. Ас командовал II./JG-26 до июня 1942 г., затем два месяца воевал на Восточном фронте в составе 51-й эскадры, затем его перевели на Средиземноморье командиром JG-77. Йохим Мюнхенберг погиб в своем 500-м боевом вылете 23 марта 1943 г. 58 из своих 135 побед он одержал на Западе.

30. Fw-190A-5 «белая 1» (Wk-Nr 1197) командира 4./JG-26 обер-лейтенанта Отто Штамбергера, предположительно март 1943 г.

Отто «Стотто» Штамбергер пришел в III./JG-26 в феврале 1941 г., но свою первую победу он одержал только через 18 месяцев - сбил «Спитфайр» над Дьепом. В феврале 1943 г. его назначили командиром 4./JG-26, тогда на его счету значилось семь сбитых четырехмоторных бомбардировщиков. Отто Штамбергер был тяжело ранен в бою со «Спитфайрами» 13 мая 1943 г.

31. Fw-190A-3 «черная 8» командира 5./JG-26 обер-лейтенанта Вильгельма-Фердинанда Галланда, Эббвилль-Друкат, предположительно июнь 1942 г.

«Вютц», средний из троих Галландов, пришел служить в люфтваффе из артиллерии, свою первую победу в воздушном бою он одержал 23 июля 1941 г. Восемь месяцев Вильгельм-Фердинанд командовал 5-м штаффелем, в январе 1943 г. его назначили командиром II./JG-2. Все свои 55 побед, в числе которых и восемь сбитых тяжелых бомбардировщиков, Вютц одержал на Западе в составе JG-26. Погиб средний из братьев Галланд в районе бельгийско-германской границы 17 августа 1943 г. в бою с американскими «Тандерболтами».

32. Fw-190A-7 «белая 9» (Wk-Nr 642527) обер-фельдфебеля, Адольфа Глунца, 5./JG-26, Камбрэ-Эпиноу, февраль 1944 г.

Один из самых удачливых летчиков-истребителей Западного фронта «Адди» Глунц стал единственным унтер-офицером 26-й эскадры, удостоенным Рыцарского креста. Весной Глунц был назначен командиром 5./JG-26, штаффелем он прокомандовал до марта 1945 г., когда его перевели в JG-7, вооруженную Me-262. Всего Глунц сбил 71 самолет (68 на Западе), в числен которых были 20 тяжелых бомбардировщиков и три «Москито».

33. Fw-190A-3 «черный двойной шеврон» (Wk-Nr 0552) командира III./JG-26 гауптмана Йозефа Приллера, Вевельгем, август 1942 г.

До своего назначения командиром 26-й эскадры Приллер почти 13 месяцев командовал III группой. На руле истребителя видны отметки о 77 победах, 77-м сбитым стал «Спитфайр», которого Приллер завалил 29 августа 1942 г. в районе мыса Гриз-Нец. Самолет не имеет обычного для Приллера бортового номера «13», однако персональная эмблема «Пипса» изображена на борту фюзеляжа ниже фонаря кабины.

34. Fw-190A-8 «коричневая 8» командира 7./JG-26 обер-лейтенанта Вальдемара Раденера, Кёсфельд-Стивил, предположительно сентябрь 1944 г.

«Вальди» Раденер летал в составе 4-го штаффеля в «удачливые месяцы» 1942 г. Годом позже его назначили командиром 6./JG-26, штаффель в октябре 1943 г. был преобразован в 7./JG-26. 30 января 1945 г. Раденера назначили командиром II группы вместо Хакля, который отправился командовать JG-300. Через месяц Хакль перетянул к себе Раденера, конец войны «Вальди» встретил командиром II./JG-300, имея на своем счету 36 побед; он сбил 16 тяжелых бомбардировщиков.

35. Fw-190A-3 «черная 7» (Wk-Nr 216) командира 8./JG-26 обер-лейтенанта Карла Борриса, Вевельгема, март 1942 г.

Боррис, единственный в 26-й эскадре, прошел в JG-26 всю войну, от начала до конца. 8-м штаффелем он командовал с ноября 1941 г. по середину 1943 г. Последние два года войны Боррис командовал I./JG-26. По карьере Борриса можно изучать историю боевого применения истребителей Fw-190 на Западном фронте, от первых «Антонов» до последних «Дор». Боррис сбил 43 самолета, в том числе четыре тяжелых бомбардировщика. Его вклад в боевую работу 26 эскадры смело оценивать исключительно по сбитым им самолетам. Боррис проявил себя как природный командир и блестящий знаток возможностей и особенностей истребителя Fw-190.



Истребитель сопровождения на месте. «Тандерболт» на хвосте - от фокке-вульфы летят куски. Моментом позже Fw-190 пойдет к земле в неуправляемом падении. Где-то в Англии летчику истребителя P-47 из 353-й группы ВВС США засчитают победу в воздушном бою.

Все это время глава соседней 26-й эскадры «Пипс» Приллер продолжал методично мочить тяжелые бомбардировщики. Его эскадра также несла потери, гибли и молодые пилоты, и ветераны. Недалеко от Парижа 6 февраля погиб один из последних летчиков, начавших службу в JG-26 еще до начала второй мировой войны - командир 1-го штаффеля обер-лейтенант Артур Биси. 8 апреля в районе Зюйдер-Зее пал жертвой «Тандерболтов» командир 2-го штаффеля обер-лейтенант Карл Виллиус, начавший службу в I группе в 1941 г., на счету Виллиуса значилось 11 сбитых четырехмоторных бомбардировщиков.

Самой тяжелой потерей весны 1944 г. стала гибель командира JG-1 полковника Вальтера Оесау: его Bf.109G-6 был сбит над Арденнами 11 мая после 20-минутного воздушного боя с «Лайтнинггами». Имя ставшего еще при жизни легендой командира было присвоено 1-й истребительной эскадре.

Через две недели после гибели Оесау командование люфтваффе в очередной раз решило усилить силы ПВО рейха. Девизом этой попытки запросто могла стать русская поговорка «с мира по нитке», мертвому - известно чего: все истребительные группы, действовавшие на Восточном фронте и Средиземноморье выделяли из своего состава для борьбы с американскими бомбардировщиками по одному полноценному штаффелю. Затеяливый процесс тасования штаффелей привел к тому, что теперь помимо «смешанных» эскадр появились «смешанные» груп-

пы, имевшие на вооружении как Fw-190, так и Bf.109.

В первую неделю июня в небе Германии наступило относительное затишье: 8-я воздушная армия сфокусировало свое внимание на Франции. Подготовка вторжения в Нормандию вступила в завершающую фазу, а для авиации операция де-факто уже началась.

Нормандия

С первыми лучами солнца 6 июня 1944 г. пилот разведывательного Bf.109 из 3./NAGr.13 лейтенант Адальберт Барвольф обнаружил корабли десанта совсем рядом с побережьем Нормандии. Подняться в воздух, чтобы немедленно нанести удар по силам вторжения союзников могли лишь несколько истребителей люфтваффе!

ПВО Нормандии обеспечивала 2-я истребительная эскадра майора Курта Бюхлингена, подразделения эскадры были разбросаны на большой площади. Ближе всего к району высадки союзников базировались штаффели I группы майора Эриха Хохагена. От аэродрома группы в Кормейллис-ен-Вексин до пляжей Нормандии было всего 60 км. Группа совсем недавно вернулась из Италии. Хохаген поднял в воздух все свои (чуть больше двадцати) фокке-вульфы. Над западным краем участка высадки «Омаха» летчики Fw-190 перехватили группу бомбардировщиков В-26 из 9-й воздушной армии ВВС США.

Сам Бюхлинген в это время находился севернее Парижа, в Крейле, где

базировались мессершмитты II./JG-2. III группа гауптмана Герберта Хуперта находилась в процессе перебазирования с аэродрома Кормейллис-ен-Вексин в Фонтене-ле-Комте. Аэродром Фонтене-ле-Комте находился на побережье Атлантики севернее Ла-Рошели.

Самолеты 260-й эскадры Пипса Приллера базировались на еще большем удалении от района вторжения. II./JG-26 дислоцировалась на побере-



Три эксперта сбили вместе 68 тяжелых бомбардировщиков. Слева направо: командир 7./JG-11 обер-лейтенант Хуго Фрей (лысый, на его счету 26 тяжелых бомбардировщиков), командир JG-1 полковник Вальтер Оесау (в пилотке, 10 сбитых бомбардировщиков) командир III./JG-11 майор Антон Хакль (стоит спиной к камере, 32 сбитых бомбардировщика). Снимок сделан в начале 1944 г.



Майор Гейнц Бар из II./JG-1 осматривает сбитый им над Рейном 21 февраля 1944 г. бомбардировщик В-17 из 91-й бомбардировочной группы, это его 184-я победа в воздушном бою. 22 апреля 1944 г. Бар сбил 200-й самолет. Ас одет в любимую кожаную куртку, к куртке прикреплены погоны и Железный крест. Рядом стоит ведомый Бара обер-фельдфебель Лео Шухмахер.

жье Атлантики между Боро и испанской границей, в Монт-де-Марсан. I и III перебазировались в Реймс и Метц соответственно. Приллер неоднократно выражал озабоченность по поводу чрезмерного широкого разброса групп эскадры по территории Франции. Каждый раз ему отвечали, что командир эскадры - не должность, на которой можно оценить обстановку в целом.

И вот теперь командир JG-26 мог поднять в воздух на отражение десанта союзников аж два исправных Fw-190 штабного звена: свой собственный истребитель и самолет ведомого унтер-офицера Гейнца Водарчика. Приллер так и сделал: вместе с Водарчиком обстрелял британские войска на участке высадки «Суорд». Действия авиации противников в день 6 июня лучше всего характеризуют цифры - истребители люфтваффе выполнили 170 самолетовылетов, авиация союзников - 14 000!

Ближе к вечеру в небе Нормандии все-таки появились истребители I./JG-26 и III./JG-26. Восточнее Кана командир 2./JG-26 обер-лейтенант Франц Кунц сбил «Мустанг», а мессершмитты III группы яростно штурмовали наземные войска. Штаб II./JG-26 в Монт-де-Морсане получил информацию о десанте примерно в 5 часов утра 6 июня, первый боевой вылет состоялся двумя часами позже. Более подробной информации о действиях II./JG-26 в день «Д» история не сохранила.

После того как в эфире прозвучала кодовая фраза «Dr Gustav Wilhelm» (Drohende Gefahr West - опасность угрожает с Запада), командование люфтваффе начало стягивать истребительные подразделения ближе к Нормандии. В первые 36 часов сюда перебросили около 200 самолетов Fw-190 и Bf.109, оборонять небо Германии осталось только шесть истребительных групп. Перебазирование оказалось не простым делом. Самолеты перегонялись по воздуху, но все наземное аэро-

дромное оборудование перевозили по авто- и железным дорогам. Пути сообщения подвергались постоянным ударам авиации союзников. Большинство французских аэродромов находились в неудовлетворительном состоянии - на них не были устранены последствия рейдов английских и американских бомбардировщиков. Поэтому большинство истребительных подразделений разместились на небольших хорошо замаскированных передовых площадках, которые сложнее было обнаружить пилотам истребителей-бомбардировщиков союзников. Ягдваффе, в дословном переводе «охотничьи силы», окончательно стали дичью.

Из-за нехватки специализированных ударных самолетов к 10 июня 150 истребителей были оборудованы бомбодержателями. Удары по войскам союзников были рискованной работой. Высокие потери несли как истребители-бомбардировщики, так и «чистые» истребители, которые эскортировали самолеты с бомбами. Тем не менее, командующий 3-м воздушным флотом пошел еще дальше: отдал приказ об установке бомбодержателей на все истребители. Высшим приоритетом теперь стала штурмовка наземных целей, а не сбитые самолеты противника. Однако уже 12 июня высшее командование вооруженных сил Германии предписало всем истребительным группам сосредоточиться на завоевании превосходства в воздухе над ключевыми районами боевых действий!

К концу июня ягдваффе потеряли над Нормандией 230 летчиков убитыми и 88 ранеными, 551 истребитель в воздухе, еще 65 истребителей было уничтожено на земле, 290 самолетов получили повреждения. Несмотря на



В кадр попал третий летчик - фельдфебель Макс Зауер, долгое время летавший ведомым у Вальтера Оесау. Бар, Зауер и Шухмахер осматривают все тот же В-17 с надписью «MISS QUACHITA» в носовой части фюзеляжа.



Командир JG-2 майор Эгон Майер, лучший в Рейхе среди пилотов Fw-190 специалист по тяжелым бомбардировщикам, позирует на крыле сбитой им «Крепости». Самолет принадлежал 94-й бомбардировочной группе, сбит недалеко от Энтони-сюр-Сейн.

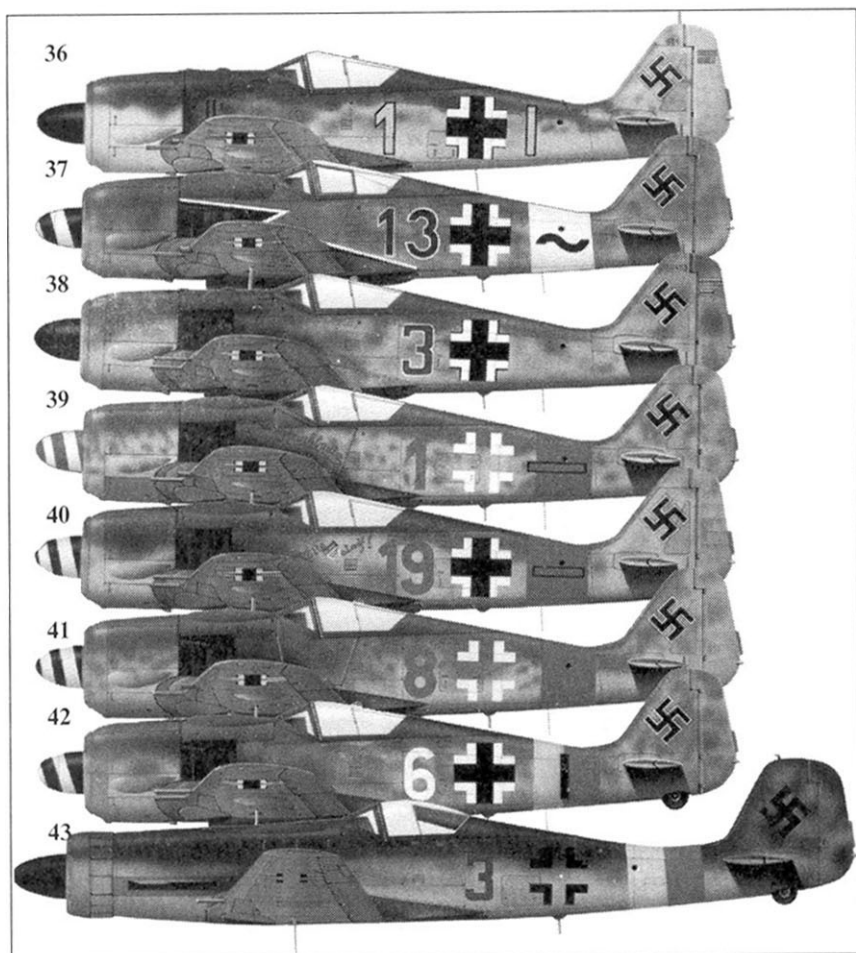
все трудности, немецкие летчики-истребители сбили 526 самолетов союзников, включая 203 «Тандерболта». Четыре победы занес на свой счет Пипс Приллер: 7 июня сбил «Мустанг» и «Тандерболт», 11 июня - «Лайтнинг» и 15 июня - «Либереитор». Либереитор стал 100-й победой аса в воздушных боях. Ряд летчиков сбили по несколько самолетов. Командир 8./JG-26 лейтенант Вильгельм Хофман сбил над Каном 8 июня три американских истребителя. Ставший командиром 6./JG-26 «Адди» Глунц 10 июня за 2,5 минуты завалил три «Тандерболта» севернее Лизью.

В первых воздушных боях над пляжами Нормандии 2-я истребительная эскадра сильно пострадала. III группа потеряла командира, гауптман Герберт Хуппертц погиб в бою с «Тандерболтами» в районе Кана 8 июня. Хуппертца на посту Gruppenkommandeur'a сменил майор Йозеф Вурмхиллер, свои первые семь побед одержавший еще в 1940 г. над Дьеппом. Зепп Вурмхиллер по праву считался одним из опытных пилотов неба Ла-Манша, но прокомандовал он III группой всего 15 дней - 22 июня его Fw-190 над Аленком подловил американский «Мустанг». Йозеф Вурмхиллер сбил 102 самолета, в том числе 13 четырехмоторных бомбардировщиков.

Даже если такие ветераны боев над Каналом, как Вурмхиллер, становились жертвами истребителей союзни-



Майер свое отпозировал и его место занял охранник. Хорошо виден искореженный руль направления бомбардировщика - след работы Эгона Майера.



36. Fw-190A-3 «желтая 1» командира 9./JG-26 обер-лейтенанта Курта Рупперта, Муршиль, август 1942 г.

Истребитель Курта Рупперта имеет типичную окраску 1942-43 гг. Практика присвоения самолету командиру штафеля бортового номера «1» восходит к предвоенному времени, однако в ходе войны от практики отошли естественным образом - «все смешалось в доме Облонских». Рупперт возглавлял 9-й штафель 26-й эскадры два с половиной года, 7 апреля 1943 г. он был назначен командиром III./JG-26 вооруженной истребителями Bf.109. Через два месяца Рупперт погиб, всего он сбил 21 самолет, в том числе три «Спитфайра» над Дьеппом.

37. Fw-190A-8/R8 «голубой 13» командира JG-300 майора Вальтера Дая, Иллесхайм, июнь 1944 г.

Рисунок выполнен по широкоизвестной фотографии. На этом самолете Дай летал сразу после назначения командиром JG-300, ранее известной как JG z.b.V - истребительная группа специального назначения. По маркировке на фюзеляже видно, что самолет прежде принадлежал IV. (Sturm)/JG-3. Дай сбил на Западе 51 самолет, в том числе 36 тяжелых бомбардировщика.

38. Fw-190A-6 «зеленая 3» (Wk-Nr 350453) технического офицера JG-300 гауптмана Фридриха-Карла Мюллера, Бонн-Хангилар, ноябрь 1943 г.

Мюллер, самый успешный ночной пилот одномоторного истребителя, летал, как на Bf.109, так и на Fw-190A, он служил в штабе JG-300 еще в ранний период операций «Wilde Sau». Мюллер был командиром I./NGr.10 и I./NGr.11. Всего он сбил 30 самолетов, в том числе три в одном боевом вылете над Берлином 24 августа 1943 г.

39. Fw-190A-8/R8 «красная 1» (Wk-Nr 682204) командира 5./JG-300 лейтенанта Клауса Бретшнейдера, Лёбниц, предположительно ноябрь 1944 г.

По окраске самолета Бретшнейдера можно оценить изменение тактической роли 300-й эскадры. Самолеты «Wilde Sau» имели весьма скромную окраску без ярких пятен, что отражало ночной характер их действий, после перехода JG-300 к дневным полетам на истребителях эскадры появились цветные полосы вокруг фюзеляжа, цветные коки воздушных винтов. Красные полосы на фюзеляжах во избежание путаницы с самолетами JG-1 вскоре сменили на голубые-бело-голубые. Будучи ночным «диким кабаном» Бретшнейдер сбил 14 самолетов, днем он одержал еще 17 побед в 26 боевых вылетах, в один день, 7 октября 1944 г., он сбил три тяжелых бомбардировщика, один из них - тараном. 24 декабря 1944 г. Бретшнейдер погиб в бою с «Мустангами».

40. Fw-190A-8 «красный 19» (Wk-Nr 172733) унтер-офицера Эрнста Шрёдера, 5./JG-300, Лёбниц, предположительно ноябрь 1944 г.

Эрнст Шрёдер летал на обычном Fw-190A-8, не на «истурмовой» модификации. На изображенном здесь самолете Шрёдер сбил несколько самолетов, в том числе два «Либейтора» 27 сентября 1944 г., 27 ноября его самолет подбил «Мустанг». Шрёдер сумел совершить вынужденную посадку. Всего он сбил семь самолетов противника.

41. Fw-190A-8/R8 «красная 8» унтер-офицера Маттеуса Эрхардта, 5./JG-300, Лёбниц, предположительно ноябрь 1944 г.

19-летний Маттеус Эрхардт был одним из самых молодых летчиков 5-го штафеля 300-й эскадры. Эрхардт летал ведомым у Бретшнейдера. На личном истребителе Эрхардта имелась надпись «Pimpf» - мальчишка. Обратите внимание на отсутствие горизонтальной полосы II группы на фоне красного фюзеляжного кольца. Несмотря на юный возраст, Маттеус Эрхардт сбил семь самолетов, из них - пять тяжелых бомбардировщиков, прежде чем был сбит в воздушном бою 14 января 1945 г. Эрхардт выпрыгнул с парашютом, в госпитале ему ампутировали ногу.

42. Fw-190A-8 «белая 6» обер-фельдфебеля Вилли Решке, 12./JG-301, Стендаль, ноябрь 1944 г.

Решке до перевода в штабное звено 301-й эскадры служил в I./JG-302, оснащенной Bf.109 и в III./JG-301. За 12 месяцев его сбивали восемь раз. Решке одержал 26 побед в воздушных боях, в том числе сбил 18 тяжелых бомбардировщиков. В штабном звене JG-301 Вилли Решке летал на Ta-152H с бортовым номером «9» зеленого цвета, окрашенным аналогично самолету Кейла.

43. Ta-152H-1 «зеленая 3» обер-фельдфебеля Йозефа Кейла, штаб JG-301, Альтено, апрель 1945 г.

На истребителях Ta-152 удалось поновить только летчикам штабного звена 301-й эскадры, и только один летчик, воюя на этих самолетах стал асом - обер-фельдфебель Йозеф Кейл. Всего он сбил десять самолетов, пять из них - на Ta-152 в течение последних пяти военных недель.

ков, то что уж говорить о летчиках сил обороны Рейха, большинство из которых знало лишь один вид маневра - атаку в лоб тяжелого бомбардировщика? Над Нормандией их ждали мало-высотные «собачьи схватки».

Основными противниками фокке-вульфов из 1-й и 1-й эскадр выступали американские истребители P-47 «Тандерболт» и P-51 «Мустанг», британс-



Командир истребительной эскадры «Рихтгофен» майор Курт Бюхлиген осматривает закрылок своего истребителя.

кие «Спитфайры» и «Тайфуны». В конце августа обе эскадры отвели обратно в Рейх, но к этому времени они лишились почти ста летчиков и вдвое большего количества истребителей. Для сравнения за этот же период действовавшая на Восточном фронте III./JG-1 в воздушных боях с советскими истребителями лишилась только одного пилота!

С проигрышем битвы в Нормандии все уцелевшие истребительные группы сил обороны Рейха вернули в Герма-



Слева - командир JG-26 подполковник Йозеф Приллер, друг и соперник Курта Бюхлигена (на снимке справа).

нию на переформирование и пополнение, в некоторых группах оставалось всего по одному исправному самолету. Два же «западных» ягдгешвадера остались на фронте, прикрывая отход немецких войск к границам Тысячелетнего Рейха. Процесс сопровождался потерями. 2-я эскадра в августе и сентябре лишилась четырех стаффелькапитанов. В бою с «Тандерболтами» 3 сентября над Сент-Трондом в Бельгии погиб назначенный 29 июня командиром I./JG-26 известный ас Восточного

фронта (около 150 побед) гауптман Эмиль Ланг. Ланг за короткий срок успел сбить на Западном фронте 25 самолетов союзников.

Защитники западных рубежей Рейха продолжали свою работу, несмотря на то, что война в Европе вплотную подошла к развязке.

Оборона Рейха - битва проиграна

После переброски в Нормандию нескольких эскадр из сил обороны Рейха в Германии осталась одна единственная истребительная группа, вооруженная Fw-190 - II./JG-300. Сформированная как ночная группа «Wilde Sau» с начала 1944 г. II./JG-300 действовала днем. Теперь, когда авиация 8-й воздушной армии ВВС США сконцентрировала свои усилия на германских заводах по производству синтетического горючего и нефтеперерабатывающей промышленности, силы обороны Рейха состояли из вышеупомянутой II./JG-300, оснащенной фокке-вульфами, двух групп той же 300-й эскадры, которые были вооружены истребителями Bf.109, и пяти групп двухмоторных истребителей Me-410. Возобновление массированных налетов тяжелых бомбардировщиков после краткой передышки представляло величайшую угрозу военной машине Гитлера. Не имея достаточного для отражения атак четырехмоторных самолетов количе-



Генерал-фельдмаршал Эрвин Роммель инспектировал 26-ю истребительную эскадру за несколько дней до вторжения союзников в Нормандию. На снимке - Роммель осматривает самолет Приллера. Хорошо видна персональная эмблема командира JG-26, традиционный бортовой номер «13» уступил место шеврону командира эскадры.



Курт Бюхлинген докладывает о 100-м сбитом им самолете, снимок сделан на третий день боев в Нормандии. На заднем - плане - его истребитель Fw-190A-8 украшают по поводу торжественного события.

ства истребителей, командование люфтваффе стянуло к заводам огромное количество зенитных пушек, но зенитная артиллерия прикрыть промышленные объекты от бомбежек не смогла.

Группа IV./JG-3 в отличие от трех других вооруженных истребителями Bf.109 групп 3-й эскадры не была направлена в Нормандию. IV группу выбрали в качестве экспериментальной для дальнейшей отработки штурмовой тактики майора фон Корнатцки. Группа базировалась в Зальцведе, ее вооружили истребителями Fw-190A-8 в варианте «Sturmbock». Самолеты получили дополнительную бронезащиту кабины летчика и отсеков боекомплекта, бронестекла монтировались не только на козырьке фонаря кабины, но и по его бокам. Вооружение включало две 30-мм пушки МК-108, чьи снаряды обладали огромной

разрушительной силой, особенно при стрельбе с короткой дистанции: трех попаданий хватало, чтобы сбить четырехмоторный бомбардировщик.

Период обучения личного состава первой Sturmgruppe завершился в конце мая 1944 г. По этому поводу состоялась церемония, на которой присутствовал командир I истребительного корпуса генерал-лейтенант Беппо Шмидт. Все 68 летчиков группы выстроились перед ангаром, чтобы послушать зажигательную речь гауптмана Моритца:

- Мы клянемся защищать небо Рейха в соответствии с принципами Sturmgruppe. Мы знаем, что будучи летчиками Sturmgruppe, должны особым образом оборонять от врага народ Фатерлянда.

- Мы осознаем, что в каждом вылете будем контактировать с четырех-

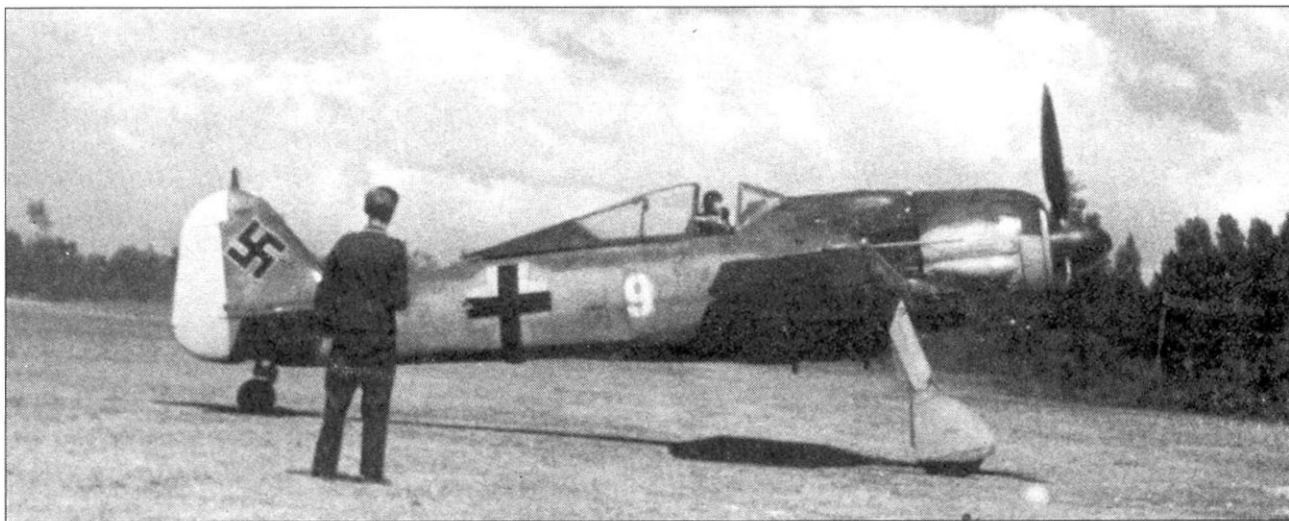
моторными бомбардировщиками. Мы будем атаковать с кратчайших дистанций, а в случае неудачной атаки - таранить врага.

На практике очень немногим летчикам довелось выполнить таран, половина из них погибла, половине удалось спастись на парашютах. Командир 14.(Sturm)/JG-3 обер-лейтенант Вернер Гертц был сбит не менее 11 раз! 2 ноября 1944 г. он таранил «Летающую Крепость» над Галле, после чего снова воспользовался парашютом. На сей раз парашют не открылся. Вернер Гертц сбил 30 самолетов противника, из них - пять четырехмоторные бомбардировщики.

Излюбленной тактикой «штурмовиков» была атака сзади в плотном строю звена. Все четыре самолета наносили удар по одному бомбардировщику, приказ на одновременное открытие огня отдавал командир звена. Иногда истребители атаковывали бомбардировщик в лоб - менее популярный у летчиков маневр. В этом случае вести прицельный огонь имел возможность лишь летевший впереди всех командир звена, у остальных летчиков просто не хватало времени на одновременное прицеливание и выдерживание строя.

В случае атаки из задней полусферы медлительные «Sturmbocke» представляли собой заманчивую цель для истребителей сопровождения, поэтому их прикрывали мессершмитты из двух других групп 3-й эскадры. Боевой порядок получил наименование Gefechtsverband.

Ряд историков полагает, что IV.(Sturm)/JG-3 на короткое время была переброшена во Францию. Если подобные сведения верны - то срок был очень коротким, в противном случае



Обычно данную фотографию подписывают следующим образом: «Fw-190 перед боевым вылетом в Нормандию, лето 1944 г.» Вряд ли это соответствует действительности. Подобная облачность не характерна для погоды, стоявшей тогда в северной Франции, а бортовой номер истребителя по размерам маловат для Fw-190, действовавших тогда на Западе. Все же интересно где и когда сделана фотография. Какому подразделению принадлежит истребитель?



Господство в воздухе авиации союзников сделало абсолютно невозможным даже кратковременное нахождение самолетов люфтваффе на открытых местах. С фокке-вульфы демонтированы внешние крыльевые пушки.

узкоспециализированная группа не могла не понести над Францией тяжелой потери.

Первый удачный боевой вылет «штурмовиков» состоялся 7 июля 1944 г. на отражение налета 1100 бомбардировщиков 8-й воздушной армии, которые сопровождало 750 истребителей. Армада наносила удар по объектам нефтеперерабатывающей промышленности, расположенным в центральной части Германии. Прикрытие фокке-вульфов из IV.(Sturm)/JG-3 гауптмана Моритца осуществляли две группы Bf.109 под общим командованием майора Вальтера Даля. За день американцы потеряли 28 «Либейреторов», в основном - от действий летчиков Моритца. Потери IV.(Sturm)/JG-3 составили девять самолетов и пять пилотов (все летчики погибли).



Техники снимают маскировку перед взлетом Fw-190, Северная Франция, лето 1944 г.



Картинка напоминает мирное время: вокруг истребителя Fw-190 разложена куча бомб различного калибра. Снимок сделан на аэродроме Компьен.



Звено фокке-вульфов подготовлено к боевому вылету, под плоскостями крыльев подвешены дополнительные топливные баки, под фюзеляжем - бомбы.



Трудности боев в Нормандии никак не отразились на лицах летчиков из JG-2. Разве, что сигареты... Говорят курение успокаивает нервы.

Для того периода действия истребителей 7 июля выглядели огромным успехом, поэтому немедленно началось формирование еще двух Sturmgruppen. Первой из них стала II./JG-300, перевооруженная на Fw-190A-8 «Sturmbock» уже до конца июля. В августе была сформирована II./JG-4, ядром которой стал Sturmstaffel-1 майора фон Корнатки, командиром группы назначили самого «фатера штурмовой идеи».

Американцы нашли свой ответ на новую тактику люфтваффе. Как уже говорилось все американские «ответы» не блещут оригинальностью, при этом оставаясь чрезвычайно эффективными: наращивание численного преимущества. Дополнительные группы истребителей сопровождения появились на флангах и в задней полусфере строя бомбардировщиков с задачей обнаружения и атаки Gefechtsverband, который обычно состоял из 90 самолетов. Чаще всего американцам удавалось не допустить штурмовые Fw-190 к бомбардировщикам. В августе на каждый сбитый тяжелый бомбардировщик ВВС США приходился один погибший летчик-истребитель люфтваффе. Одним из первых в II./JG-300 погиб над Эрфуртом 28 июля командир 5-го стаф-

феля обер-лейтенант Эрнст-Эрих Хиршфельд, одержавший 8 ночных побед, всего же он сбил 24 самолета союзников, включая несколько тяжелых бомбардировщиков. Не взирая на потери, штурмовые атаки тяжелых бомбардировщиков прекратились только в первые недели 1945 г.

В начале сентября только три штурмовых группы в силах обороны Рейха имели на вооружении Fw-190. Три группы фокее-вульфов к этому времени вернули из Франции, но они были истощены, и им требовалось вре-

мя на «зализывание» ран. I./JG-1 и II./JG-1 проходили переформирование в северных районах Германии, в то время как I./JG-11 оставили для защиты Западного вала в качестве Frontgeschwader'a; JG-2 была направлена в район Франкфурта-на-Майне. Между тем появились новые подразделения, вооруженные истребителями Fw-190. В августе две группы из ZG-26 подполковника Йоахана Коглера, имевшие на вооружении двухмоторные истребители Me-410, начали процесс перехода на Fw-190. Потери вооруженных Me-410 групп при отражении налетов тяжелых бомбардировщиков были выше, чем в группах, летавших на Fw-190. После перевооружения фокке-вульфов эскадра получила новый индекс - JG-6. В то же самое время вторая группа «Диких кабанов», I./JG-301 также начала перевооружение с Bf.109G на Fw-190. В сентябре с Восточного фронта в Германию была переброшена IV./JG-54. За три недели боев с самолетами 8-й воздушной армии эта группа потеряла 30 летчиков, одержав всего десять побед в воздушных боях. В начале октября IV./JG-54 направили на переформирование.

Худо-бедно оборона Рейха постепенно укреплялась. Важный шаг был сделан в сентябре, когда III./JG-54 первой получила длинноносые Fw-190D-9. В период боев над Нормандией летчики III./JG-54 гауптмана Роберта «Бази» Вейсса добились наивысшей среди действовавших здесь ягдгрупп результативности, сбив более ста самолетов. Группа заплатила высокую цену за свой успех, потеряв за две недели боев 75% летного состава. Для восполнения потерь в людях и технике группу вернули в Ольдендорф, где III./JG-54 сдала уцелевшие Fw-190A-8, а взамен получила новые Fw-190D-9.

Курт Танк считал Fw-190D-9 временной мерой, пока не будет готов к серийному производству более совер-



Брошенный истребитель Fw-190A-8 Wk-Nr 171568 с бортовым номером «7» белого цвета из 5./JG-26, аэродром Мельсброк в предместье Брюсселя, сентябрь 1944 г. Немецкие войска откатываются к границам Рейха.

шенный Ta-152. На «Доре» удалось ликвидировать порок всех прежних Fw-190 - не слишком хорошие высотные характеристики. Fw-190 с мотором жидкостного охлаждения Юмо-213А стал летать на 40-50 км/ч быстрее, однако его маневренность по сравнению с «Антонами», особенно угловая скорость крена, ухудшилась. Вооружен Fw-190D-9 был слабее, чем его предшественники: два фюзеляжных пулемета MG-131 и две крыльевые 20-мм пушки MG-151. Многие немецкие летчики считали Fw-190D-9 лучшим поршневым истребителем, принятым на вооружение люфтваффе, однако очень немногие из них имели счастье полетать на Ta-152!

«Бази» Вейсс считал «Дору» лучшим истребителем, из числа тех, на которых он летал. Не все пилоты разделяли мнение командира. В группе было много новичков с налетом менее 100 часов - они больше интересовались техникой пилотирования, а не особенностями поведения самолета в воздушном бою. С пополнением пришли волевым решением назначенные «истребителями» пилоты бомбардировщиков. Они имели большой, порой огромный налет, но ровным счетом ничего не смыслили в искусстве воздушного боя. В который раз неудовлетворительная подготовка летчиков привела к высоким потерям, когда в октябре два штафеля III./JG-54 направили на аэродромы Ахмер и Хисипе, где «Доры» прикрывали уязвимые на взлете и посадке Me-262 из «коммандо Навотны».

Второй группой, получившей Fw-190D-9, была II./JG-26; в августе 1941 г. именно эта группа первой получила Fw-190A-1. Последний крупный боевой вылет на Fw-190A летчики II./JG-26 выполнили 19 ноября с аэродрома Кикхеллен. Первый боевой вылет летчиков группы на Fw-190D-9 ознаменовал и первый успех нового истребителя. 19 «длинноносых» взлетели на перехват 23 декабря группы американских бомбардировщиков, однако попали на сравнительно небольшую группу британских самолетов: 27 «Ланкастеров» и три «Москито» бомбили же-



На бортике кабины истребителя Fw-190A-8 «Sturmbock» Wk-Nr 681382 сидит командир первой штурмовой группы, IV.(Sturm)/JG-3, гауптман Вильгельм Моритц. Хорошо видно плоское бронестекло на боку фонаря кабины.



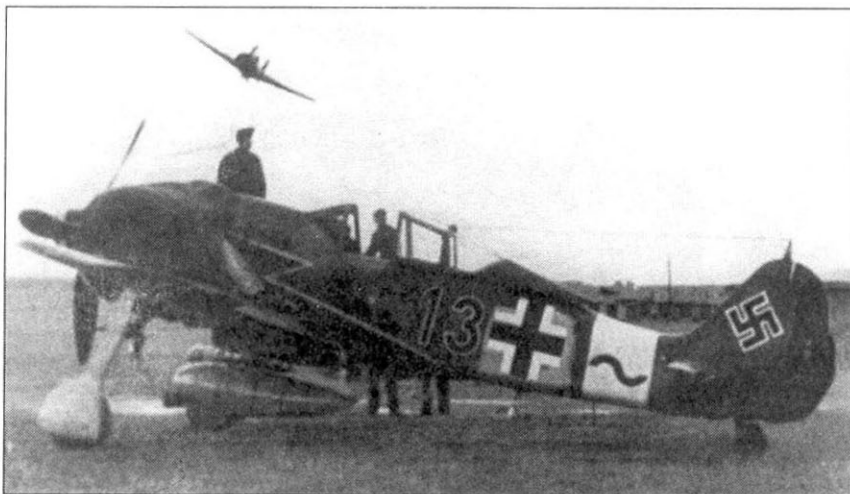
Одним из самых опытных летчиков IV.(Sturm)/JG-3 был унтер-офицер Вилли Максимовиц, направленный на службу в 1-й штафель группы зимой 1943-44 г.г. В отличие от истребителя Моритца, на капоте двигателя самолета Максимовица имелось изображение эмблемы JG-3 - крылатая буква «U», а на фюзеляже за опознавательным знаком - волнистая полоска, идентификационный знак самолетов IV группы. Боковых бронестекел на фонаре кабины нет, но в крыле установлена 30-мм пушка.



Высокий уровень потерь в самолетах у штурмовой группы привел к тому, что на прибывавшие на замену новые истребители не успевали перед первыми боевыми вылетами наносить маркировку подразделений. На этом самолете, вероятно, летал лейтенант Оскар Ромм, сбивший восемь тяжелых бомбардировщиков, в том числе три B-24 в одном бою 27 сентября 1944 г.



Взлетает группа истребителей Fw-190A-8 «Sturmbock», Шонгау, лето 1944 г. Крайний правый самолет с двойным черным шевроном на борту принадлежит гауптману Моритцу.



Долгое время считалось, что на снимке запечатлен истребитель с бортовым номером «13» голубого цвета, принадлежавший майору Вальтеру Далю. Последние исследования, однако, этот факт не подтверждают. Вальтер Даль сделал долгую и успешную карьеру в составе люфтваффе. Войну закончил полковником, сбив 25 советских самолетов под Сталинградом, всего на его счету - 128 побед. 36 сбитых тяжелых бомбардировщиков сделали его вторым по результативности «антибомбардировочным специалистом» в люфтваффе.



Второй штурмовой группой стала II. (Sturm)/JG-300. На снимке - принадлежащий II. (Sturm)/JG-300 истребитель Fw-190A-8 садится на аэродром Лёбниц, конец 1944 г. Вокруг фюзеляжа ближе к хвостовому оперению нанесена полоса красного цвета, позже красный цвет заменили голубым-бело-голубым во избежание путаницы с имевшими такие же красные полосы самолетами JG-1.

лездодорожную станцию в предместье Колона. «Мустанги» RAF, прикрывавшие ударную группу, сбили истребитель фельдфебеля Вернера Фрассе, но уже в первой атаке за гибель своего летчика расплатился командир II./JG-26 майор Антон «Тони» Хакль. Хакль сбил ведущий «Ланкастер». Чуть позже были сбиты еще три «Ланкастера» и один «Москито».

К концу года на Fw-190D-9 пересели летчики I./JG-26, но перевооружение этой группе происходило непосредственно на аэродроме постоянного базирования (две первые группы отводились для перевооружения на тыловые базы). Группой командовал майор Карл Боррис - тот самый Боррис из Ergrobungsstaffel-190.

В декабре 1944 г. долгое время действовавшая под контролем Приллера III./JG-54 официально была включена в состав 26-й эскадры, однако обозначение на IV./JG-26 сменила только в

феврале 1945 г. Изменение статуса группы, очевидно, стало недобрым знаком: через четыре дня после включения группы в состав JG-26, 29 декабря, понесла тяжелейшие потери. 29 декабря вписан в историю III./JG-54 как самый черный день. Ошибочно разделенная на штафтели командами с земли III./JG-54 была наведена на вдесь-теро превосходящую ее по численности группу «Спитфайров». В воздушном бою гауптман Роберт Вейсс успел одержать свою 30-ю победу на Западе, прежде чем погиб в числе восьмерых летчиков III группы.

До конца войны переход на «Доры» начала 2-я эскадра. Первыми Fw-190D-9 получили Geschwaderstab и III группа гауптмана Зигфрида Лемке.

Пока Frontgeschwadern получали «Доры», оборону внутренних районов Рейха от налетов тяжелых бомбардировщиков несли на своих плечах бывшие «Дикие кабаны», ставшие



На кожаной куртке Ганса Шэфира нашит «белый глаз», такие эмблемы носили на одежде многие удачливые пилоты штурмовой группы. Летчики-штурмовики также любили прикреплять к курткам эмблемы парашютистов-десантников или коммандос. Такая практика официально не одобрялась, однако пилотам хотелось подчеркнуть свой статус пилотов особой группы. Шэфир сбил 27 самолетов, из них - восемь тяжелых бомбардировщиков.

Sturmgruppen. Две группы 1-й истребительной эскадры после Франции оставались небоеспособными в течение трех месяцев. Вновь эскадра вернулась к боевой деятельности в середине ноября 1944 г.

Осенью 1944 г. все три группы 301-й эскадры были перевооружены истребителями Fw-190A-8/A-9. В отличие от



Командир 5. (Sturm)/JG-300 лейтенант Клаус Бретшнейдер являлся одним из лучших летчиков группы. Когда II./JG-300 действовала ночью по концепции «Wilde Sau» Бретшнейдер сбил 14 тяжелых бомбардировщиков, в «штурмовых» вылетах он сбил еще 17 самолетов, в том числе один - тараном. Клаус Бретшнейдер погиб в районе Обераула 24 декабря 1944 г. - неповоротливый «Sturmbock» стал добычей американского «Мустанга».



Благополучную посадку выполнил на истребителе Fw-190A-8 «Sturmbock» командир 8. (Sturm)/JG-300 лейтенант Спенст.

JG-300, в JG-301 не имелось специализированных Sturmgruppe и двух эскортных групп. Роль Sturmgruppe на ротационной основе выполняла одна из трех ягдгрупп, в то время как две другие выполняли задачу прикрытия «штурмовиков». 26 ноября летчики III./JG-301 выполняли задачи ударной группы в ходе отражения налета американской авиации на Ганновер. Один из них вспоминал:

- I группа и большая часть II группы вступила в бой с «Мустангами». Наша, III группа, атаковала строй «Либейторов». Мы атаковали сзади с превышением в 500 м обычным порядком - по два звена. Непосредственно перед заходом пары выстраивались в линию, чтобы ведомый мог самостоятельно прицеливаться.

- Я выбрал цель. Тянущиеся от самолетов противника трассы напоминали струи дождя - так их было много. Ранее я всегда стремился первым делом выбить хвостового стрелка бомбардировщика, который на мой взгляд представлял наибольшую опасность. Открыв огонь из пулеметов с дистанции 400 м я видел, как трассы заканчиваются прямо в хвостовой части бомбардировщика - там где находится место воздушного стрелка.

- Я перенес огонь чуть левее, между фюзеляжем и внутренней мотогондолой, после чего нажал на гашетку 20-мм пушек. Эффект в виде толстого шлейфа черного дыма последовал незамедлительно. Я сократил дистанцию. После следующей очереди «Либейтор» взорвался в воздухе.

- Мои товарищи также добились успеха. Брешь в строю «Либейторов» удалось пробить, несколько бомбардировщиков покинули строй. Воздушное пространство наполнилось огнем и дымом - горели как самолеты противника, так и наши истребители. На землю они падали один за другим.

Фактически американцы в тот день потеряли 21 «Либейтор», однако потери JG-301 также оказались тяжелыми. В атаке принимало участие 120

фокке-вульфов, 26 летчиков погибло, 13 получило ранения. Более 80% потерь пришлось на две группы, прикрывавшие ударные самолеты.

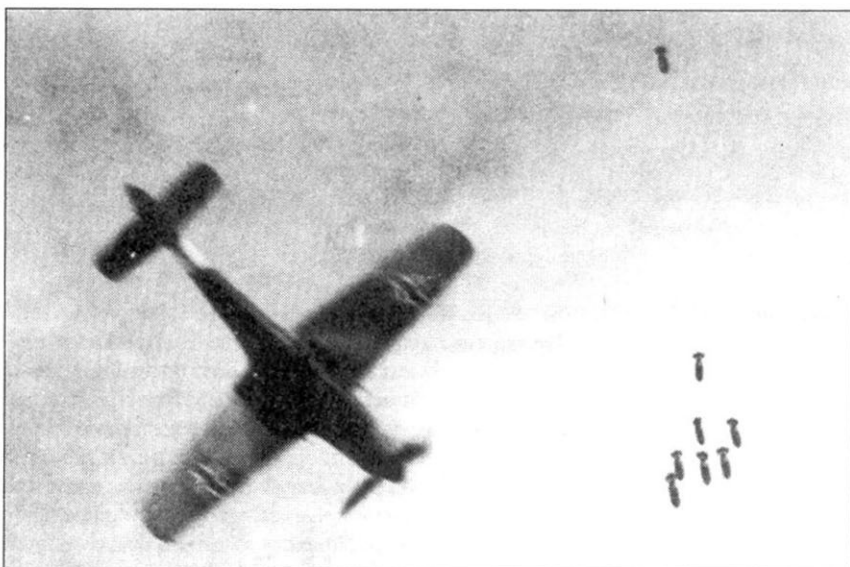
При таком уровне потерь (более трети принимавших участие в бою самолетов) истребительные силы ПВО Рейха к концу 1944 г. могли просто

прекратить существование. Frontgeschwader'ы также несли тяжелые потери в воздухе и на земле. Кому-то представлялось, что ситуацию еще можно переломить, одним решительным ударом вернуть господство в небе Европы самолетам люфтваффе.

Изначально такой удар планировался в рамках наступления в Арденнах - последнего стратегического наступления Гитлера во второй мировой войне. Удар получил кодовое наименование операция «Боденplatte» («Bodenplatte»). В ударе по передовым аэродромам союзников, расположенным на территории стран Бенилюкса и в Восточной Франции, должны были принять участие все способные летать немецкие истребители Западного фронта, включая самолеты сил обороны Рейха. Плохая погода, стоявшая в период наступления вермахта в Арденнах, минимизировала активность авиа-



Один из первых истребителей Fw-190D-9, скорее всего самолет принадлежал III./JG-54, зима 1944-45 г.г. С качественной точки зрения появление «Доры» означало восстановление баланса между истребителями люфтваффе и истребителями союзников, но вот количественный баланс так и не был достигнут.



Снимок «длинноносого» сделан с борта бомбардировщика B-26 «Мародер» 9-й воздушной армии ВВС США, декабрь 1944 г.



Утро в сосновом бору - прогрев двигателя на истребителе Fw-190A-8 «Sturmbock» из II./JG-300 перед боевым вылетом. Возможно самолет имеет бортовой номер «I» красного цвета, на нем летал Клаус Бретишнейдер.



Летчики из III./JG-301 поздравляют коллегу с успешным возвращением из боевого вылета и сбитым американским самолетом, аэродром Альпештадт. Ниже фонаря кабины на борту фюзеляжа заметна надпись «Etti» и фрагмент рисунка «голова орла».

ции с обеих сторон. Окончательной датой проведения операции «Боденплатте» утвердили 1 января 1945 г.

К участию в налете готовилось примерно 1000 человек из состава экипажей самолетов, в операции принимали участие и двухмоторные машины, которые играли роль лидеров для огромной массы «зеленых» пилотов, не имевших серьезной штурманской подготовки. Праздник Нового года для этих парней сильно отличался от Нового года образца 1944 г. Приказом строжайше устанавливалось «ни капли алкоголя и ранний подъем». Вопрос стоял ребром: или удастся вырвать господство в воздухе у англо-американской авиации, или ягдваффе на Западном фронте прекратят существование.

Четырнадцать из 33 задействованных в операции «Боденплатте» истребительных групп имели на вооружении самолеты Fw-190. ПВО союзников на-

несла атакующим тяжелейший урон, не отличая фокке-вульфов от мессершмиттов.

В численном отношении самые тяжелые потери понесла 2-я эскадра. Самолеты JG-2 обнаружил на подходе к бельгийскому аэродрому Сент-Тронд американский радиолокатор, установленный для отслеживания самолетов-снарядов V-1, запускаемых по Антверпену. Потери эскадры составили 40% - 37 пилотов погибло, было ранено или пропало без вести. Целью атаки для летчиков JG-6 являлся аэродром в Фолькеле, Голландия. Эскадра потеряла 23 летчика, в том числе командира, подполковника Йоханна Коглера. Коглер воспользовался парашютом, а после приземления попал в плен. Среди погибших оказались два командира групп и три штаффелькапитана.

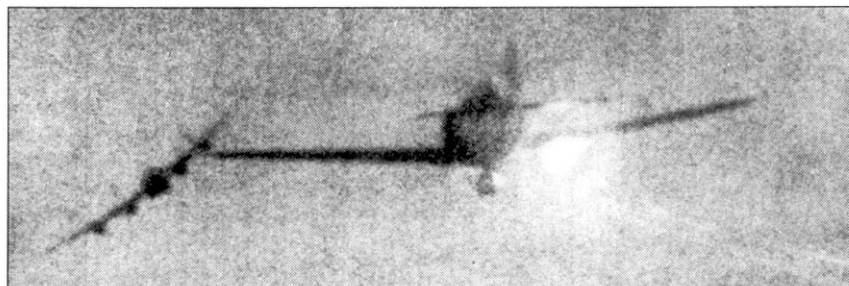
Операция «Боденплатте» превратилась в настоящее избиение команди-

ров ягдваффе. Над Маастрихтом был сбит Ац-190А-9 майора Гюнтера Спехта из 11-й эскадры, а на Сент-Трондом - Fw-190F подполковника Альфреда Друшеля из SG-4. Собственными зенитчиками был сбит подполковник Герберт Иглифильд из JG-1. Иглифильду повезло больше, чем другим сбитым командирам групп - он совершил вынужденную посадку в расположении немецких войск.

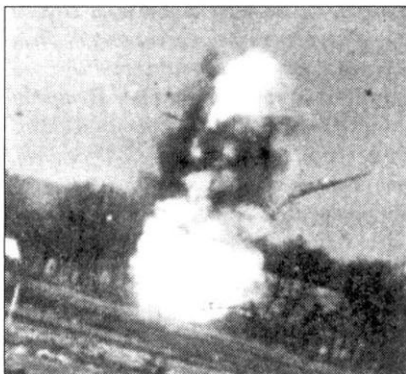
Людские потери, понесенные ягдваффе 1 января, составили 250 человек, из них 19 - командиры. Союзники лишились примерно 500 самолетов, 80 из которых были сбиты в воздушных боях. Англичане и американцы восполнили выбитые самолеты всего за две недели (потери они понесли, главным образом материальные, а не людские). Люфтваффе восполнять свои потери возможности не имели. К тому же в январе началось наступление Красной Армии на Восточном фронте, для его отражения пришлось срочно перебрасывать самолеты с Западного фронта. Советские войска стояли на Одере - последнем естественном рубеже на пути в Берлин.

Периметр Великого Германского Рейха сжался настолько, что термины «Запад» и «Восток» для 1945 г. применимы лишь условно. Остатки истребительных групп могли в одном полете сначала штурмовать наступающие части Красной Армии, а потом атаковать американские тяжелые бомбардировщики. Процесс распада ягдваффе активизировался в марте 1945 г. Одно за другим исчезали подразделения, доминировавшие в небе Франции, сражавшиеся в Северной Африке, противостоявшие авиации союзников над Анцио и наносившие тяжелые поражения зачаткам 8-й воздушной армии.

Приллеру не довелось стать свидетелем конца эскадры, которой он прокомандовал более двух лет. После того, как Приллер одержал свою 101-ю победу (сбил «Мустанг» южнее Вюнсторфа 12 октября 1944 г.) его назначили в конце января 1945 г. на пост инспектора истребительной авиации Запада. Последним командиром JG-26 стал майор Франц Гётц, долгое время служивший в 53-й истребительной эскадре. III./JG-26 расформировали в конце марта 1945 г., в апреле пришел черед IV./JG-26. Летчики II./JG-26, первой группы, получившей на вооружение Fw-190, одержали последнюю во второй мировой войне победу 24 апреля - сбили над Берлином истребитель P-39 «Аэрокобра» ВВС Красной армии. В мае I и II группы получили приказ перебазироваться в Прагу, однако личный состав последней во главе с командиром майором Карлом



«Сэндвич»: Fw-190 атакует «Ланкастер», «Мустанг» атакует Fw-190. Снимок сделан с борта истребителя P-51. Похоже, «Ланкастеру» повезло больше, чем фокке-вульфу, последний уже горит. «Мустанг» принадлежал одной из эскадрилий RAF, в его кабине тогда сидел флэг-офицер Дж. Батлер. Для летчика фокке-вульфа фельдфебеля Фрасса этот полет оказался первым и последним боевым вылетом на Fw-190D-9.



Серия снимков иллюстрирует гибель Fw-190. Подобным образом в 1944 г. завершили свой срок эксплуатации многие фокке-вульфы.

Боррисом продолжению борьбы предпочел сдачу в плен британским войскам в Шлезвиг-Гольштейне.

Как и JG-26, все группы 2-й эскадры в конце войны имели на вооружении Fw-190D-9. Следующий боевой вылет после операции «Боденплатте» летчики группы выполнили только в середине января. Эскадра сражалась до самого конца войны, точка в ее исто-

рии была поставлена 7 мая 1945 г. Последним командиром являлся подполковник Курт Бюхлинген.

Летчики I и II./JG-1, сдав последние Fw-190A в марте 1945 г. начали процесс переучивания на реактивные истребители He-162 Volksjager. I и III./JG-11 продолжали летать на фокке-вульфах над Берлином до конца апреля; в делах эскадры есть запись о необычных победах одного пилота, сбившего 24 апреля над Темпельхофом «Мустанг», «Спитфайр» и Як! Преемником сбитого 1 января Гюнтера Спехта стал майор Юрген Хардер, бывший пилот JG-53. Хардер погиб над Берлином в феврале. Шестым и последним командиром JG-11 являлся майор Антон «Тони» Хакль, ранее служивший командиром групп в JG-11 и JG-26, а затем командиром JG-76 и JG-300. Личный состав эскадры в начале мая ушел на Запад, где сдался англичанам.

Прежние штурмовые группы, IV./JG-3 (на Fw-190A-8) и II./JG-4 (на Fw-

190D-9) прежде чем сдаться в плен западным союзникам последние боевые вылеты сделали на штурмовку советских войск. Третья штурмовая группа, II./JG-300, в октябре 1944 г. базировалась в Лёбнитце, севернее Лейпцига. Здесь она оставалась до начала апреля 1945 г.

Осенью и зимой последнего военного года летчики II./JG-300 причинили тяжелый урон американским тяжелым бомбардировщикам из 8-й воздушной армии, однако и группа несла тяжелые потери. Часто боевые вылеты возглавлял командир эскадры подполковник Вальтер Даль. Штаб эскадры был единственным подразделением, имевшим на вооружении истребители Fw-190. В январе 1945 г. Даль получил назначение на пост «Inspecteur der Tagjager» и звание полковника, но продолжал летать на боевые задания. 24 апреля 1945 г. Даль сбил над Мюнхеном «Летающую Крепость», через два дня над Аугсбургом - «Мустанг».



Еще один спорный снимок, который, как считается, сделан в период проведения операции «Боденплатте». Несмотря на наличие шеврона и двух вертикальных полосок указывалось, что на этом самолете летал фельдфебель Хохенберг из 4./JG-2. 2-я эскадра, однако оставалась «фронтгешвадером» до самого окончания войны в Европе, а ее самолеты никогда не несли цветных полос вокруг фюзеляжа. В данном случае истребитель имеет скорее всего желто-бело-желтую полосу. На черно-белых снимках военного времени трудно отличить желтый цвет от красного. Если же предположить, что полоса не желто-бело-желтая, а красно-бело-красная, тогда истребитель легко идентифицировать: Fw-190D-9 Wk-Nr 210194 из штабного звена JG-6, возможно на нем летал командир эскадры Йохан Коглер. Коглер был сбит и попал в плен.



В отношении этого истребителя сомнений нет - Fw-190D-9 Wk-Nr 210079 с бортовым номером «12» черного цвета лейтенанта Тео Нибеля из 10./JG-54. Истребитель - один из многих потерянных в ходе операции «Боденплакте». Нибель совершил вынужденную посадку недалеко от Брюсселя после столкновения с птицей, птаха попала в радиатор истребителя в полете на малой высоте над аэродромом Гримбергена. Существует, правда еще одна версия причины вынужденной посадки - снайперской выстрел из охотничьего дробовика, который сделал бельгийский крестьянин.

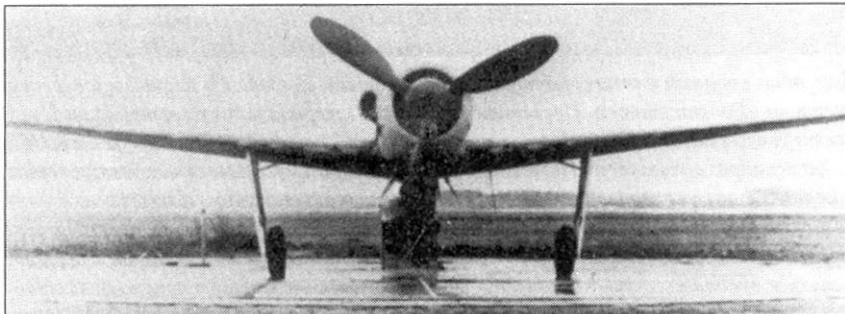
Вальтер Даль сбил 36 тяжелых бомбардировщиков, больше, 44, было только на счету лейтенанта Герберта Роллвага из 53-й эскадры.

После ухода Даля на более высокий пост, 300-ю эскадру возглавил Тони «Хакль», в марте 1945 г. ее принял майор Гюнтер Ралль. Ралль был в люфтваффе четвертым по результативности летчиком-истребителем. На Востоке он сбил 271 самолетов, в то время как на Западе сумел уничтожить всего четыре! С середины января 1945 г. пилоты JG-300 дрались и на Западе, и на Востоке. В последние недели войны они сдались в плен американцам на территории Австрии.

Еще оставалась 301-я эскадра...

Конец

301-я эскадра была сформирована в конце 1943 г. для действий по концепции «Wilde Sau», вооружена она была изначально истребителями Bf.109. Группы эскадры не раз меняли и тактическое предназначение, и материальную часть. История JG-301 завершилась так же как и большинства других соединений люфтваффе: сначала штурмовки наступающих советских войск, затем - сдача в плен западным союзникам.



На снимке спереди хорошо видны отличия Ta-152 от Fw-190 - лопасти воздушного винта с увеличенной хордой и крыло большего размаха.

В одном JG-301 отличалось от других соединений. Штаб эскадры, единственное подразделение в люфтваффе, получил на вооружение и опробовал в бою уникальные самолеты - истребитель Фокке-Вульф Та-152.

В отличие от Fw-190A на Та-152 стоял двигатель жидкостного охлаждения Юнкерс Jumo-213E, а размах крыла в целях увеличения высотности был увеличен. От Fw-190D-9 самолет Та-152 отличался усиленным вооружением: вместо фюзеляжных пулеметов стояла одна 30-мм пушка VR-108, стрелявшая через полый вал воздушного винта.

В конце 1944 г. для испытаний Та-152, так же как четырьмя годами ранее для испытаний Fw-190A, в Рехлине было сформировано испытательное подразделение Erprobungskommando-152. Командиром этой части был назначен гауптман Бруно Столле, ветеран воздушной войны над Ла-Маншем и Атлантикой, бывший командир III./JG-2 и I./JG-11.

Один летчик так вспоминал полет на Та-152:

- По летным характеристикам Та-152 превосходит все предыдущие германские истребители абсолютно. Правда я не летал на Me-262, но могу предположить, что Та-152 превзойдет



Командир звена 5. (Sturm)/JG-300 унтер-офицер Эрнст Шрёдер в кабине своего истребителя Wk-Nr 172733 с бортовым номером «19» красного цвета. Хорошо видна личная эмблема Шрёдера на борту фюзеляжа самолета. Летчик сбил два американских четырехмоторных бомбардировщика. Истребитель Wk-Nr 172733 пришлось списать 27 ноября 1944 г. после грубой посадки и полученных в бою с «Мустангами» повреждений.

его в воздушном бою.

- Двигатель мощностью 2500 л.с. позволяет Та-152 развивать скорость 750 км/ч, а за счет трехлопастного воздушного винта с хордой лопасти 60 см длина разбега сокращена до 400 м. Самолет обладает фантастической скоростью подъема - 15 метров в секунду и потолком в 14 000 м.

- На мой взгляд в настоящее время на вооружении нет более совершенного истребителя.

В начале марта 1945 г. штабное звено JG-301, которым командовал подполковник Ауфхаммер, получило первые истребители Та-152. В оставшиеся восемь военных недель пилоты Та-152 прикрывали своих коллег по эскадре в боевых вылетах как на Западе, так и на Востоке. Та-152 провели ряд воздушных боев с американскими, британскими и советскими истребителями. Звено имело на вооружении всего шесть истребителей (обычно на вооружении штабного звена состояло восемь-девять самолетов), два пилота Та-152 погибли в боевых вылетах. На свой счет, действуя на Так-152, пилоты Stabsschwarm JG-301 записали не менее девяти сбитых самолетов союзников. Пять из них - на счету оберфельдфебеля Йозефа Кейла, который стал единственным асом Та-152. Еще три самолета сбил обер-фельдфебель Вил-

Асы, летавшие на истребителях Fw-190 на Западном фронте и имевшие на счету 50 и более побед

Подтвержденные победы на Западе

	JG	победы (только на Западе)	победы (на др. фронтах)	награды
Бюхлиген Курт, подполковник	2	119(T)	-	***
Майер Эгон, подполковник	2	102	-	*** +
Приллер Йозеф, полковник	51/26	101	-	***
Лемке Зигфрид, гауптман	2	95	1	*
Вурмхеллер Йозеф, гауптман	53/2	93	9	*** +
Шинелль Зигфрид, гауптман	2/54	87	6	** +
Рудорффер Эрих, майор	2/54/7	86(T)	136	***
Хакль Антон, майор	77/11/76/26/300	73	119	***
Оесау Вальтер, полковник	51/3/2/1	71	52	*** +
Ган Ганс, майор	2/54	68	40	** +
Эдер Георг-Петер, майор	51/2/1/26/7	68	10	**
Глунтц Адольф, обер-лейтенант	52/26/7	68	3	**
Бар Гейнц, подполковник	51/77/1/3/EJG-2/JV-44	59	163 (A)	***
Мюнхенберг Йохим, майор	26/51/77	58	77 (A)	*** +
Хермичен Рольф, майор	ZG-1/26/11/104	56	8	**
Галланд Вильгельм-Фердинанд, майор	26	55	-	* +
Пфланц Рудольф, обер-лейтенант	2	52	-	* +
Инхельфельд Герберт, полковник	LG-2/77/52/103/25/11/1	56	74	***
Даль Вальтер, полковник	3/zbV/300	51	77	**
Бауэр Конрад, обер-лейтенант	51/3/300	50	18	*
Стайгер Герман, майор	51/26/1/7	50	13	*

(T) - включая победы в Тунисе

(A) - включая победы в Африке на Bf.109

* Рыцарский крест

** Рыцарский крест с дубовыми листьями

***Рыцарский крест с дубовыми листьями и мечами

+ погиб

Ночные асы, летавшие на истребителях Fw-190, сбившие 10 и более самолетов противника (подтвержденные победы)

	JG	ночные победы	дневные победы	награды
Вельтер Курт, обер-лейтенант	300/10/11	56	6	**
Мюллер Фридрих-Карл, майор	300/10.1	30	-	*
Вишневски Герман, обер-фенрих	300	16	2	*
Бретшнейдер Клаус, обер-лейтенант	300	14	17	* +
Дорман Вильгельм,	300	14	-	

Асы, летавшие на истребителях Fw-190, сбившие 25 и более четырехмоторных бомбардировщиков

	Бомбардировщики	всего	JG
Даль Вальтер, полковник	36	128	3/zbV/300
Эдер Георг-Петер, майор	36	78	51/2/1/26/7
Хакль Антон, майор	32	192	77/11/76/26/300
Бауэр Конрад, обер-лейтенант	32	68	51/3/300
Хермичен Рольф, майор	26	64	ZG-1/26/11/104
Стайгер Герман, майор	26	63	51/26/1/7
Фрей Хуго, лейтенант	26	32	1/11
Майер Эгон, подполковник	25	102	2 +
Герц Вернер, гауптман	25	30	53/Sturmst.1/3/300 +

Асы, летавшие на Fw-190 в Тунисе (П./JG-2)

	Всего за кампанию
Бюхлиген Курт, обер-лейтенант	40
Рудорффер Эрих, лейтенант	27
Дикфельд Адольф, обер-лейтенант	18
Гольтц Курт, обер-фельдфебель	14
Бенч Карл-Гейнц, лейтенант	10
фон Бюлов Гюнтер-Рюбель, лейтенант	7

ли Решке, в том числе - два Як-9 над Берлином 24 апреля на самолете с изображением зеленого сердца на фюзеляже. Этот истребитель после войны демонстрировался в Фарнборо. Первую победу на Ta-152 Решке одержал 14 апреля 1945 г.:

- В начале апреля 301-я эскадра базировалась в Хагенау, Людвиглюсте и Нейштадт-Гливе. На аэродроме Нейштадт-Гливе сидела II группа и вооруженное Ta-152 штабное звено. Вечером 14 апреля самолеты эскадры выполняли боевой вылет на штурмовку позиций советских войск на Одере.

- Задачей летчиков штабного зве-

на являлась прикрытия других истребителей на взлете и посадке, однако поскольку русских истребителей в воздухе не наблюдалось летчики Ta-152 вернулись на аэродром с полными снарядами ящиками. На земле самолеты немедленно заправили, после чего оттащили на стоянку и замаскировали. Летчики еще находились возле своих самолетов, когда в восьми километрах юго-западнее аэродрома появились два истребителя

- На перехват ушли три Ta-152, которые пилотировали подполковник Ауфхаммер, обер-фельдфебель Саттлер и обер-фельдфебель Решке.



Обер-фельдфебель Йозеф Кейл служил в JG-301 с осени 1944 г., назначение в штабное звено эскадры он получил в марте 1945 г. Имея пять побед на Fw-190A, Кейл сбил еще пять самолетов на Ta-152, став единственным асом Ta-152.

- Контакт с противником был установлен сразу после взлета, удалось определить тип самолетов противника - «Темпесты». Я летел 3-м номером в звене, впереди шел Саттлер. Самолет Саттлера неожиданно перешел в пикирование и столкнулся с землей. Невозможно представить, что его подбили вражеские истребители.

- Вблизи разгорелся воздушный бой двое на двое. Мы знали, что «Темпест» - скоростной самолет, который англичане использовали для охоты на самолеты-снаряды V-1. Однако в воздушном бою на высоте порядка 50 метров скорость не играет особой роли. Важнее маневренность самолета в горизонтальной плоскости. Впервые мы получили возможность в деле доказать на что способен Ta-152.

- В крутом вираже я все ближе и ближе подходил к «Темпесту», я пилотировал свой самолет на пределе возможного.

- Первой очередью я поразил истребитель противника в хвостовое оперение и заднюю часть фюзеляжа. Летчик инстинктивно дернул ручку управления - в результате «Темпест» занял позицию, значительно облегчавшую мою работу.

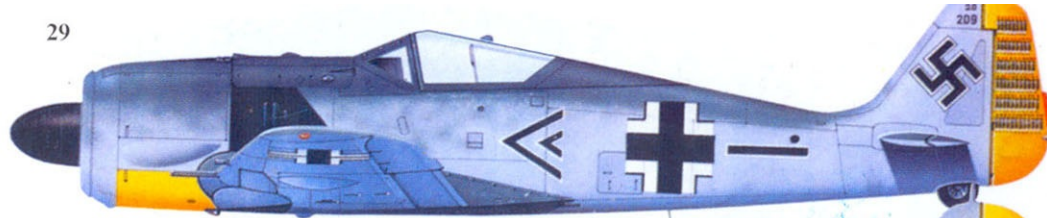
- Теперь «Темпесту» не уйти. Я второй раз нажал на гашетку, однако после нескольких выстрелов стрельба прекратилась. Я не помню что и как делал. К счастью летчик «Темпеста» не заметил моего замешательства.

- Мы продолжали карусель. В какой-то момент «Темпест» свалился в левый штопор. Самолет рухнул в лес.

Обер-фельдфебель Решке сбил новозеландца уоррент-офицера О. Дж. Митчелла. «Темпест» упал всего в километре от самолета Саттлера.



29



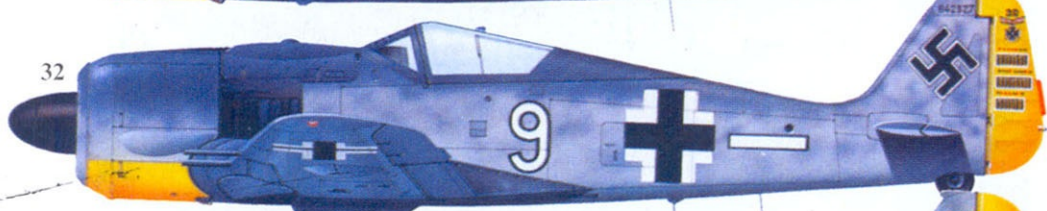
30



31



32



33



34



35



36



37



38



39



40



41



42



43

