



Андрей Харук

# «Летающий танк» Гитлера

ШТУРМОВИК Hs 129 –  
ОТ «САМОЛЕТА ПОЛЯ БОЯ»  
ДО «УБИЙЦЫ ТАНКОВ»



**Андрей Харук**

---

# **«Летающий танк» Гитлера**

**Штурмовик Hs 129 -  
от «самолета поля боя»  
до «убийцы танков»**

---

Москва  
«Яуза»  
«ЭКСМО»  
2012

GERZA SCAN

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника В.Петелина

Харук А.И.

**Х22** «Летающий танк» Гитлера. Штурмовик Hs 129 - от «самолета поля боя» до «убийцы танков» — М.: Яуза: ЭКСМО, 2012. — 96 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-54175-1**

«**ЛЕТАЮЩИЙ ТАНК**» — в годы Второй Мировой на это почетное прозвище претендовал не только легендарный Ил-2, но и немецкий **Schlachtflugzeug** (штурмовик) **Hs 129**. Осознав необходимость такого **самолета поля боя** еще в разгар Испанской войны, Рейхсминистерство авиации организовало конкурс на создание хорошо бронированного, маневренного, одноместного, двухмоторного (для б?льшей живучести) штурмовика с мощным вооружением (20-мм пушки, до 200 кг бомб), который выиграла фирма «Хеншель».

На Восточном фронте Hs 129 воевали с весны 1942 года, приняв участие во всех крупных сражениях — от Харькова и Сталинграда до Крыма и Кубани (где совершали до 12 боевых вылетов в день — абсолютный рекорд даже для Люфтваффе!), от Ржевской мясорубки и Курской дуги до Австрии и Германии. Будучи задуман как штурмовик общего назначения, «хеншель» постепенно трансформировался в специализированный противотанковый самолет — поздние модификации вооружались не только 37-мм, но и мощнейшей 75-мм противотанковой пушкой, способной поражать даже тяжелые ИС-2, а также противотанковыми ракетами «Panzerblitz» и «Werfer Granate» и стреляющим вниз бронебойным минометом SG 113A. В конце 1943 года все эти «**УБИЙЦЫ ТАНКОВ**», воевавшие на Восточном фронте, были сведены в одну Противотанковую группу, превратившись в «пожарную команду» Вермахта, предназначенную для ликвидации прорывов советских танковых армий. Последней крупной операцией с их участием стало контрнаступление на озере Балатон, а последние исправные Hs 129 были захвачены нашими войсками в мае 1945 года под Веной.

**ББК 68.54**

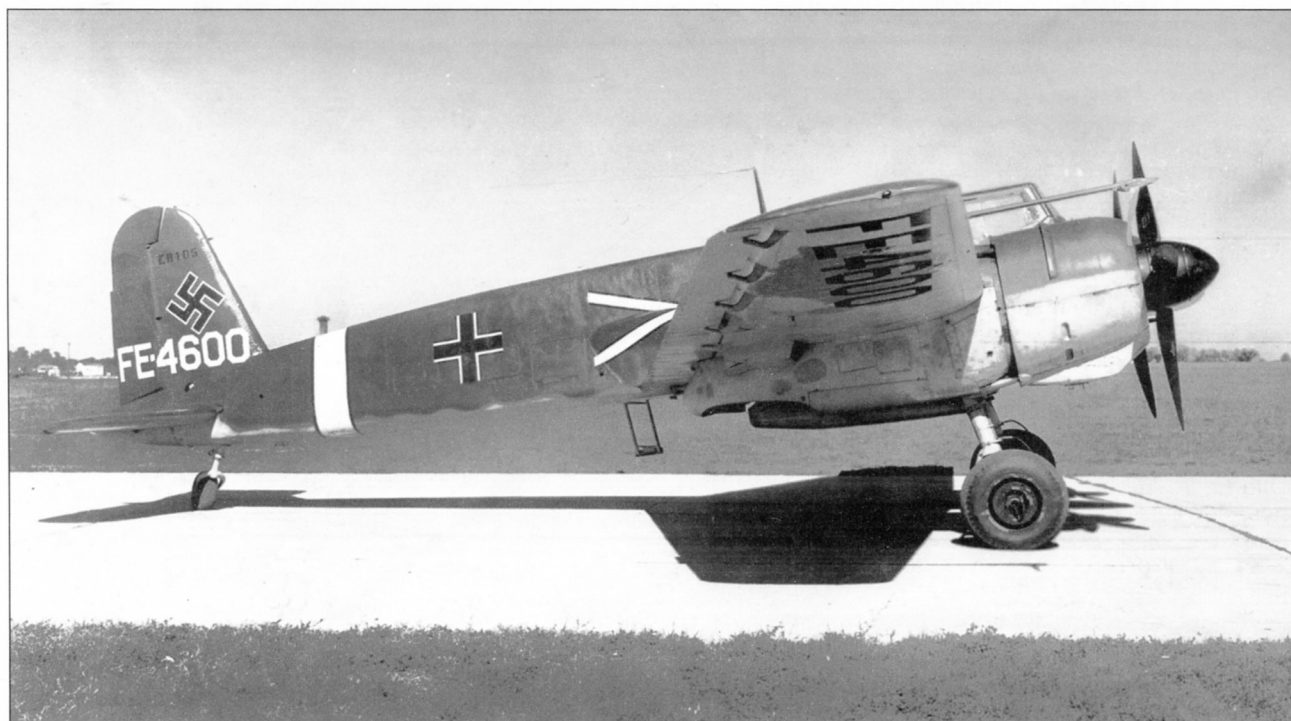
# СОДЕРЖАНИЕ

---

Рождение «летающего танка» .....	5
«Пехотная авиация» .....	5
Уроки Испании .....	6
Конкурс .....	7
Изделие «Хеншеля» .....	10
С «Марсами» .....	13
Проблема вооружения .....	18
Нереализованные возможности .....	20
Боевое применение .....	22
Формирование штурмовых частей .....	22
Борьба с танками .....	25
Под знойным небом Африки .....	31
Штурмовики в битве над Кубанью (март-июнь 1943 г.) .....	38
Операция «Цитадель» .....	41
Назад, по Украине... ..	46
Летняя кампания 1944 г. ....	52
Последние бои: от Вислы до Одера .....	57
В строю ВВС Румынии .....	62
Трофеи .....	67
Общая оценка .....	71
Техническое описание самолета Hs 129 .....	73
Приложения .....	90
Литература .....	95



На титул «летающего танка», закрепленный за советским Ил-2, имелся претендент и по другую сторону фронта. Им стал самолет Hs 129 производства германской фирмы «Хеншель». Задуманный как штурмовик общего назначения, он постепенно трансформировался в противотанковый самолет и именно в этом качестве завоевал признание у бойцов вермахта. Немногочисленные части «хеншелей» в качестве своеобразной «пожарной команды» появлялись на самых различных участках Восточного фронта, ликвидируя прорывы советских танковых армий. Несколько отрядов штурмовиков, естественно, не могли оказать решающее влияние на ход боевых действий в целом. Тем не менее локальных успехов они добивались. Вне всякого сомнения, Hs 129 заслуживает внимания как единственный в люфтваффе специализированный штурмовик, изначально создававшийся для непосредственной поддержки наземных войск на поле боя.



# Рождение «летающего танка»

## «Пехотная авиация»

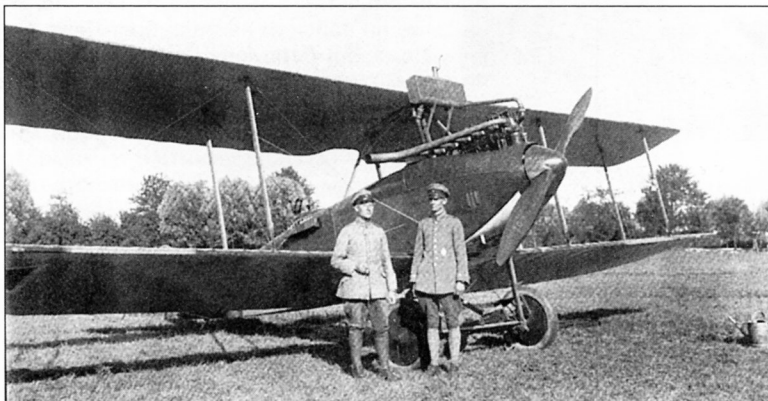
«Позиционный тупик», в котором оказались армии враждующих сторон уже в начале Первой мировой войны, вынуждал искать выход. Радикальным средством, позволяющим проложить путь пехоте через укрепления переднего края противника, стал танк. Наряду с ним появляются и своеобразные «летающие танки» – самолеты непосредственной поддержки пехоты на поле боя. Наибольший опыт в их создании и применении был накоплен в кайзеровской Германии.

В начальный период войны в составе германской авиации формируются пехотные авиаотряды (Fliegerabteilungen, Infanterie). Придаваемые пехотным дивизиям, эти части занимались, в основном, тактической разведкой, но привлекались к решению и широкого круга других задач – вплоть до снабжения пехоты на переднем крае боеприпасами и продовольствием. Во время битвы на Сомме в 1916 г. самолеты пехотных отрядов впервые использовались в качестве штурмовиков, нанося удары по вражеским траншеям, пулеметным гнездам, артиллериям, резервам. Но по-настоящему тесное взаимодействие авиации с пехотой удалось организовать лишь в следующем году. 10 июля 1917 г. в ходе сражения во Фландрии, известного как «третья битва под Ипром», один из авиаотрядов 1-й боевой эскадры впервые непосредственно сопровождал поднимающуюся в атаку пехоту, поддерживая её огнем. Результаты оказались ошеломляющими – как в отношении урона, нанесенного противнику, так и в отношении оказанного на врага морального воздействия. Германское командование после такого успешного дебюта приняло решение поставить непосредственную авиационную поддержку пехоты на более организованную основу и значительно расширить масштабы такой поддержки. Первым шагом в этом направлении стала реорганизация формируемых с 1916 г. отрядов сопровождения (Schutzstaffeln) в штурмовые отряды (Schlachtstaffeln). Первоначально задачей отрядов сопровождения было прикрытие разведчиков, а вооружались они легкими двухместными самолетами «Ганновер» Cl.IV и «Хальберштадт» Cl.II и Cl.III. Все эти аэропланы оборудовались 160-сильными двигателями, обладали максимальной скоростью примерно 165 км/ч и продолжительностью полета около 3 часов. Вооружение их состояло из трех 7,92-мм пулеметов (двух синхронных и одного турельного) и мелких бомб. При

реорганизации отрядов в штурмовые, их материальная часть оставалась прежней, хотя задачи кардинально изменились. И, надо сказать, самолеты класса «Cl» в общем, неплохо справлялись с новыми задачами – хотя они были совершенно не защищены броней, небольшие размеры и высокая маневренность делали их весьма трудными целями для зенитного огня.

На совещании пилотов штурмовых отрядов, собранном в ноябре 1917 г. для обмена опытом, разгорелась жаркая дискуссия по поводу того, каким должен быть идеальный самолет непосредственной поддержки: легким, маневренным и небронированным, или же защищенным броней, но более тяжелым и медлительным. Опыт применения самолетов «Ганновер» и «Хальберштадт» показал их пригодность для поддержки пехоты в наступлении, при прорыве вражеской обороны на решающих участках. Но вот при оборонительных действиях они были слишком уязвимыми. Для того чтобы самолет мог достаточно долго «висеть» на переднем крае, его требовалось защитить хотя бы от винтовочных пуль. Так были выработаны требования к специализированному «пехотному самолету» (Infanterieflugzeuge) – бронированной машине со стрелковым и бомбовым вооружением. Первый подобный самолет создали буквально «на коленке» – путем переоборудования легкого бомбардировщика AEG C.IV. На него установили более мощный двигатель, а двигатель, топливный бак и кабину экипажа снизу и с боков обшили броней. Вооружение состояло из двух пулеметов в полукабины, стреляющих вперед-вниз, и оборонительного турельного пулемета. Бомбовая нагрузка, состоящая из 1-кг осколочных бомб «Флигермаус» (Fliegermaus – «Летучая мышь») общей массой не превы-

**Альбатрос J.I стал одним из первых серийных бронированных штурмовиков. На снимке, датированном 27 июня 1917 г., экипаж одной из таких машин перед боевым вылетом**





**Цельнометаллический «Юнкерс» J.I  
авиаторы прозвали  
«жестяным ослом»**

сала 30–50 кг, да и то бралась лишь в перегруз – ведь масса брони, установленной на самолете, достигала 390 кг! Самолет, получивший обозначение AEG J.I, был запущен в серийное производство, и к концу войны построили свыше 600 таких машин (включая несколько усовершенствованные AEG J.II). Аналогичные самолеты на базе небронированного биплана С.XII строила фирма «Альбатрос» (до конца войны было выпущено более 200 «Альбатросов» J.I и около 100 J.II). Наконец, следует упомянуть самолет «Юнкерс» J.I – первый в мире серийный цельнометаллический аэроплан и первый самолет, спе-

## Уроки Испании

После ликвидации кайзеровской военной машины и вплоть до прихода к власти Гитлера военная авиация в Германии развивалась в «подпольных» условиях. Это отнюдь не мешало осмыслению опыта предыдущей войны и выработке новых тактических и оперативно-стратегических концепций. Парадоксальным образом, наиболее успешному роду авиации Первой мировой войны – штурмовым самолетам – в новых разработках стратегов не нашлось места. Концепция «блицкрига» – молниеносной войны – предусматривала, прежде всего, авиационные удары по коммуникациям и другим объектам в тылу противника, но отнюдь не по войскам на поле боя. Даже пикирующие бомбардировщики представляли собой оружие ближней, а не непосредственной поддержки войск. Если «пехотные самолеты» времен Первой мировой войны можно сравнить с танками, то пикировщикам в новых условиях отводилась роль, скорее, «летающей артиллерии». Считалось, что танковый кулак попросту не будет нуждаться в самолетах, сопровождающих его огнем.

Опыт гражданской войны в Испании (1936–1939 гг.) наглядно показал, что рассуждения военных теоретиков отнюдь не всегда проходят испытание практикой.

циально спроектированный в качестве «пехотного». Изготовили 227 таких машин, правда, 38 из них достроили уже после перемирия.

Массированное применение штурмовых авиаотрядов началось в битве у Камбрэ, разгоравшейся в ноябре-декабре 1917 г. Один британский офицер так описывал эффект от атаки штурмовиков под Камбрэ: «...немецкие самолеты были очень активными, они низко кружили над нашими позициями, действуя в больших группах. Из пулеметов они обстреливали наземные части, и я глубоко убежден, что самолеты сделали гораздо больше для деморализации наших бойцов, чем любой другой род оружия...» Уже в первый день боев, 30 ноября 1917 г., в боевых порядках британской 5-й армии была проделана брешь шириной в 65 км – не в последнюю очередь благодаря интенсивной авиационной поддержке.

К марту 1918 г. кайзеровская авиация располагала 38 штурмовыми отрядами, часть из которых была сведена в группы (по 4–6 отрядов). Штурмовики активно участвовали в боях во Франции в начале 1918 г. и в последних наступательных и оборонительных сражениях лета-осени 1918 г. Но предотвратить неминуемое поражение Германии они не могли...

Авиаторы «Легиона Кондор» довольно успешно экспериментировали с штурмовыми ударами, поражая цели непосредственно на поле боя. Ввиду отсутствия специализированных самолетов для этих целей привлекались истребители He 51. Уже к началу 1937 г. они не могли тягаться в воздушных боях с советскими самолетами И-15бис и И-16, но предприимчивые немцы нашли им другое применение. Снабженные идержателями для шести 10-кг бомб, самолеты с марта 1937 г. применялись для поддержки сухопутных частей. Методика и тактика боевого применения штурмовиков быстро совершенствовалась, и вскоре кроме He 51 для таких операций применялись пикировщики Hs 123, Ju 87 и даже самые современные истребители Bf 109.

Опыт испанской войны был моментально подхвачен в руководстве люфтваффе. В течение буквально двух месяцев – июля-августа 1938 г. – сформировали пять штурмовых авиагрупп (Schlachtfliegergruppen – SFG). Предполагалось вооружить их самолетами Hs 123 – одномоторными одноместными маневренными бипланами, задуманными как пикирующие бомбардировщики, но вполне пригодными и на роль самолетов непосредственной поддержки.

Однако таких самолетов хватило лишь для двух групп – SFG 10 и SFG 50. Остальные три группы (SFG 20, 30 и 40) пришлось вооружить тем, что было под рукой – устаревшими истребителями He 51, Ar 68 и ближними разведчиками He 46. Просуществовали штурмовые группы недолго – отметившись в операции по оккупации Судетской области (впрочем, бескровной), они были расформированы. В руководстве люфтваффе вновь взяла верх фракция, считающая Ju 87 – грозную «штуку» – идеальным средством воздушной войны. Правда, одну из пяти групп штурмовиков сохранили, так сказать, «на будущее» – SFG 20 ввели в состав 2-й инструкторской эскадры люфтваффе, сменив обозначение на II.(Schlacht)/Lehrgeschwader 2\* – 2-я (штурмовая) группа 2-й инструкторской эскадры, сокращенно II/LG 2. Эта часть, оставшаяся в течение нескольких лет единственной в люфтваффе, предназначенной для непосредственной поддержки сухопутных войск на поле боя, летала на самолетах Hs 123 до начал 1942 г., успев поучаствовать не только в быстротечной польской кампании и боях во Франции, но и в войне против СССР.

Опыт боев в Польше и Франции вновь поставил на порядок дня внедрение нового самолета непосредственной поддержки для замены Hs 123 и дополнения Ju 87.

## Конкурс

Уже в апреле 1937 г. Технический отдел рейхсминистерства авиации подготовил тактико-технические требования к перспективному самолету-штурмовику (Schlachtflugzeug). Предусматривалось создать самолет, способный действовать на малой высоте над вражескими позициями. С этой целью требовалось защитить броней жизненно важные элементы машины – кабину пилота, силовую установку, топливные баки. Стрелковое вооружение предполагалось довольно мощным: две 20-мм пушки MG FF и несколько 7,92-мм пулеметов. Мощность силовой установки должна была находиться в пределах 900–1100 л.с., причем предпочтение отдавалось двухмоторной схеме как обеспечивающей лучшую живучесть над полем боя. Интересно, что второй член экипажа, обслуживающий оборонительную стрелковую установку, требованиями не предусматривался – самолет предполагалось выполнить одноместным, безза-

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



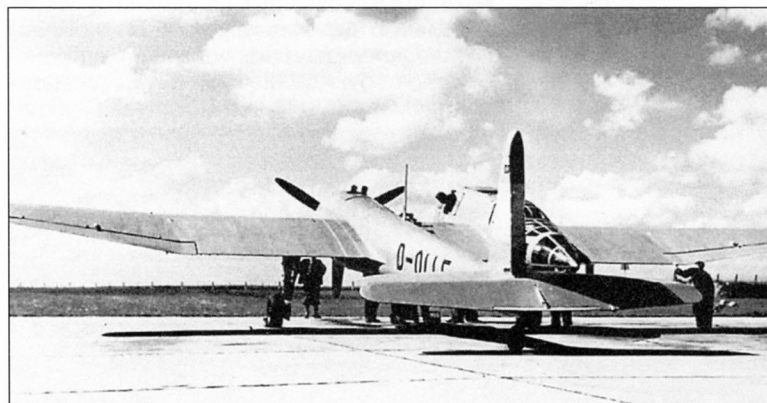
Эта идея с трудом пробивала себе путь – ведь в руководстве люфтваффе успела сформироваться мысль о «штуке» как о «чудо-оружии». Сам главнокомандующий люфтваффе и рейхсминистр авиации Герман Геринг (Hermann Goring) считал новую машину непосредственной поддержки попросту ненужной. Но при этом определенные шаги в направлении создания штурмовика предпринимались. И начало этому было положено ещё в 1937 г. – под непосредственным влиянием испанского опыта.

**Hs 123A, задуманный как пикирующий бомбардировщик, успешно применялся в качестве штурмовика во время гражданской войны в Испании. Этот опыт впоследствии пригодился люфтваффе во Второй мировой**

щитным от атак истребителей сзади-сверху.

Требования разослали четырем фирмам: «Гамбургер Флюгцойгбау» (авиационному отделению судостроительного концерна «Блом унд Фосс»), «Фокке-Вульф», «Гота» и «Хеншель». Руководство «Готы» не ответило на запрос. «Гамбургер Флюгцойгбау» и «Фокке-Вульф» предложили создать самолет поля боя на базе проектируемых ими ближних разведчиков. Первая фирма предоставила проект P.40, представляющий собой адаптацию на

**Попытка фирмы «Блом унд Фосс» поучаствовать в конкурсе на штурмовик для люфтваффе со своим асимметричным самолетом BV 141V4 завершилась фиаско – самолет даже не допустили к конкурсу**





**Прототип штурмовика Fw 189V1b**

роль штурмовика крайне экстравагантно-го асимметричного самолета На 141 (позже получившего обозначение BV 141). Настороженное отношение заказчика к базовой модели распространилось и на штурмовой вариант, и P.40 так и не был воплощен в металл.

Главный конструктор «Фокке-Вульфа» Курт Танк (Kurt Tank) предложил штурмовой вариант двухбалочного самолета Fw 189. Для отработки штурмового варианта использовали первый прототип этого аэроплана – Fw 189V1, вышедший на испытания в июле 1938 г. В конце 1938 г. его вернули на завод, где заменили центральную гондолу новой, гораздо меньших размеров. Новая гондola представляла собой, по сути, бронированную капсулу, едва вмещавшую пилота и стрелка, сидевших спина к спине – Танк, вопреки мнению Технического комитета, счел необходимым сохранить на самолете оборонительную стрелковую установку. Пилот глядел вперед через крошечное бронестекло в откидываемом назад фонаре. Стрелок вел огонь из пулемета MG 15 че-

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

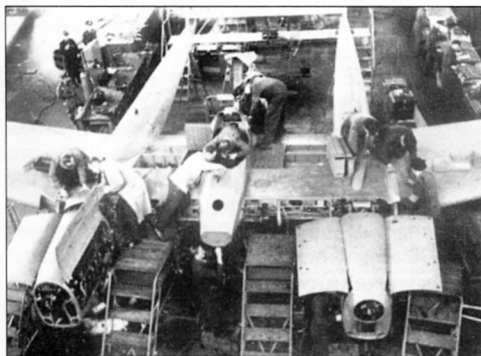
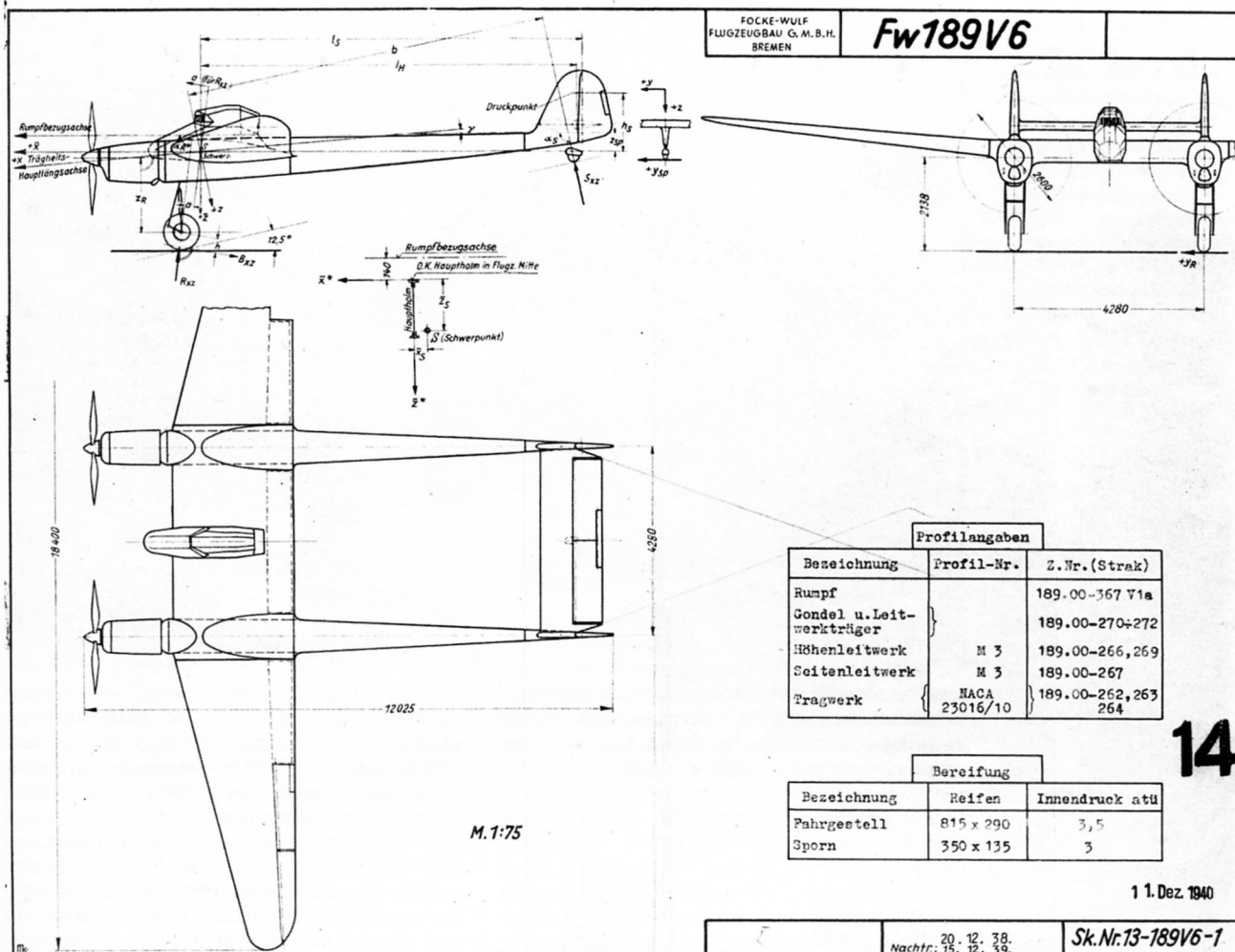


рез небольшую бойницу с использованием бронированного визира. Вертикальная наводка пулемета обеспечивалась щелью в бронеплите, а горизонтальная, в очень небольшом диапазоне, – благодаря повороту всей бронеплиты.

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

После доработки Fw 189V1b проходил конкурсные испытания вместе с конкурентами – Hs 129V2 и V3. Результаты конкурса оказались неопределенными. Одноместный самолет «Хеншеля» имел меньшие размеры, представляя собой меньшую цель для ПВО, но обзор с него был еще хуже, чем с «Фокке-Вульфа», и если управляемость Fw 189V1b была плохой, то на Hs 129 вообще отвратительной. В доверше-

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

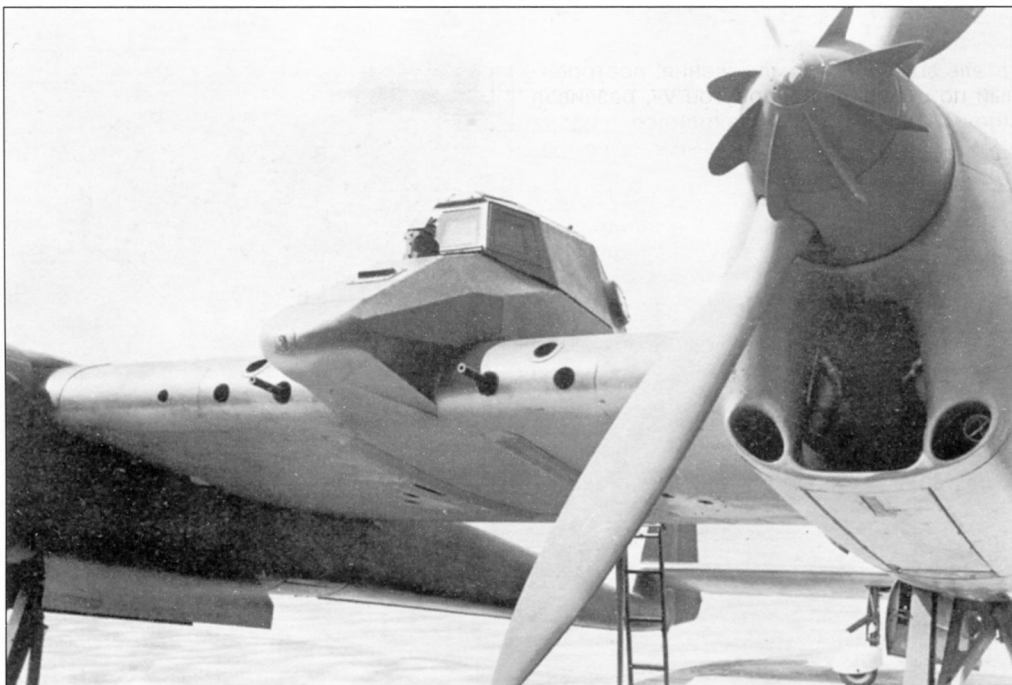


ние ко всему, летом 1939 г. во время демонстрации атаки наземной цели на аэродроме в Бремене пилот Fw 189V1b потерял из виду ангары и зацепил один из них. Сразу после взлета пилот перевел самолет в набор высоты под большим углом, а затем бросил в пикирование. Пилотируя он обычный Fw 189 с его прекрасным обзором из кабины, ничего опасного не про-

Самолетам «Хеншеля» предстояло пройти войсковые испытания, однако в успехе уверенности не было, и для подстраховки фирме «Фокке-Вульф» заказали еще один экземпляр ее штурмовика. В него передавали третий самолет второй опытной партии Fw 189V6, который мог стать прототи-



**Бронированный  
штурмовик  
Fw 189V6. Хорошо  
видна кабина с  
очень небольшими  
окнами из бронес-  
текла, а также во-  
оружение, установ-  
ленное в центропла-  
не — две 20-мм пуш-  
ки MG FF и четыре  
7,92-мм пулемета  
MG 17**



пом серийной модификации Fw 189C. Бронированная гондола этой машины представляла собой доработанный вариант гондолы самолета Fw 189V1b. Двигатели применили чуть более мощные — As 410A-1, развивавшие на взлете 465 л.с. (вместо 430 л.с. на первом прототипе), а также снабдили их винтами изменяемого шага вместо фиксированного на первой машине. Применили и новое усиленное шасси со спаренными масляными амортизаторами на основных стойках. Центроплан крыла подвергся переделке. В нем установили две 20-мм пушки MG FF\* и четыре пулемета MG 17. Стрелок располагал спаркой 7,92-мм пулеметов MG81Z.

Fw 189V6 вышел на испытания в начале 1940 г., когда уже велась постройка предсерийной партии штурмовиков Hs 129A-0.

## Изделие «Хеншель»

Третий участник конкурса — фирма «Хеншель»\*\* — предоставила проект Р.46, разработанный под руководством главного конструктора Фридриха Николауса (Friedrich Nicolaus). Самолет представлял собой двухмоторный одноместный низко-

И хотя пилоты во весь голос проклинали самолет «Хеншеля», рейхсминистерство авиации сделало вывод в его пользу. Было сочтено, что Hs 129 имеет достаточный потенциал для совершенствования, а мнением пилотов пренебрегли, посчитав его субъективным, поскольку летный состав 5-го (штурмового) отряда 2-й инструкторской эскадры (5.(Schlacht)/LG 2), испытывавшего новые штурмовики, на две трети состоял из бывших пилотов конкурирующего «Фокке-Вульфа». К тому же стоил Hs 129 на треть меньше, чем Fw 189C. Таким образом, ударный вариант Fw 189 окончательно потерял шансы попасть в серию. Тем не менее Fw 189V6 прошел полный цикл испытаний, включая сравнительные с Hs 129 и испытания по боевому применению в Рехлине.

план цельнометаллической конструкции. Инженеры фирмы предусмотрели широкое применение проката и штамповки, практически полностью исключив литье — это положительным образом сказалось на технологичности конструкции. В качестве

\* MG — от Maschinengewehr, т.е. пулемет. По действовавшей в то время в Германии номенклатуре автоматического оружия калибром до 20 мм включительно относилось к пулеметам.

\*\* Фирма «Хеншель» существовала с 1848 г. и занималась, преимущественно, производством локомотивов. К началу 30-х гг. XX в. она также наладила производство грузовых автомобилей, автобусов и некоторой другой продукции машиностроительного профиля. 30 марта 1933 г. было организовано самолетостроительное отделение «Хеншель Флюгzeugwerke ГмбХ» (Henschel Flugzeugwerke GmbH), которое к концу 30-х гг. располагало двумя предприятиями. Завод в Шёнефельде выпускал по лицензии двухмоторные бомбардировщики Ju 86D, а затем Do 17 и Ju 88. Предприятие в Иоханнстале начало свою деятельность с производства пикировщиков Hs 123, впоследствии выпускало разведчики Hs 126, штурмовики Hs 129 и бомбардировщики Ju 88.

силовой установки приняли моторы «Аргус» As 410A-0. Этот 12-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения, построенный по схеме «перевернутое V», развивал мощность 430 л.с. и находился ещё на стадии отработки и внедрения в производство.

Проект Р.46 был представлен в Технический отдел рейхсминистерства авиации в январе 1938 г. В течение последующих двух месяцев проект обсуждался и сравнивался с предложением «Фокке-Вульфа». В конечном итоге, в апреле 1938 г. предпочтение было отдано Р.46, и он получил официальный индекс Hs 129, а фирме заказали три прототипа. В следующем месяце изготовили макет будущего штурмовика. После предварительного осмотра комиссией Технического отдела и внесения необходимых коррективов макет был одобрен 20 июля 1938 г. На заводе в Шёнефельде началась постройка первого прототипа Hs 129V1 (W.Nr.\* 3001). Первоначально планировалось, что самолет выйдет на летные испытания в апреле 1939 г., но задержки с поставкой двигателей сместили эту дату, и Hs 129V1 смог впервые подняться в воздух 26 мая.

Летные испытания штурмовика успешно продолжались около месяца, но 24 июня 1939 г. в одном из полетов на Hs 129V1 отказал механизм изменения шага левого винта. Пилот сумел совершить вынужденную посадку, но машина получила повреждения. Этот инцидент вполне мог поставить точку в так и не начавшейся карьере самолета – ведь на 3 июля был намечен показ новейшей авиатехники самому фюреру! Благодаря усилиям инженеров и рабочих, повреждения удалось устранить, приведя аэроплан в состояние, пригодное для перелета в испытательный центр люфтваффе Рехлин, где и проходил показ. Помимо Hs 129, Гитлер осмотрел истребители He 100 и Bf 109, экспериментальный реактивный самолет He 176, целый ряд бомбардировщиков. Особое внимание фюрер обратил на двухмоторный истребитель Bf 110 с опытной 30-мм пушкой МК 101\*\*. Он лично дал указание всемерно ускорить работы по созданию крупнокалиберных авиапушек, что впоследствии сказалось и на судьбе Hs 129, существенно увеличив эффективность его вооружения.

После показа в Рехлине Hs 129V1 вернули в Шёнефельд, где с него сняли двигатели, отправив их на завод «Аргус» для



**Снимок на память после первого полета Hs 129V2. Слева направо: директор производственного отдела «Хеншеля» Карл Фридаг (Carl Frydag) летчик-испытатель флюгкапитан Ганс Вильгельм Кемпф (Hans Wilhelm Kaempf), начальник конструкторского отдела Регелин (Regelin) и главный конструктор Фридрих Николаус (Friedrich Nicolaus)**

доработки. Одновременно внесли некоторые усовершенствования и в планер самолета, доработав, в частности, элероны и рули. Работы велись высоким темпом – уже 13 июля фирма «Аргус» вернула двигатели, а 19-го самолет был готов к возобновлению летных испытаний. Продолжавшиеся до конца года испытания показали необходимость дальнейших усовершенствований: усиления моторам и лонжеронов крыла, изменения конструкции триммеров рулей и пр. Характеристики самолета были отнюдь не блестящие: масса планера на 12 % превосходила проектную, машина имела чрезмерно длинный разбег и не могла достичь расчетного потолка и показателей скороподъемности даже без вооружения, боекомплекта и с половинным запасом топлива. Скорость была ниже расчетной на 30 км/ч. Самолет крайне трудно выводился из пикирования, а при превышении угла пикирования 45° вообще становился неуправляемым. Тем не менее уже к сентябрю 1939 г. стало очевидным, что в серию пойдет штурмовик «Хеншеля», а не «Фокке-Вульфа» – ввиду меньших размеров и стоимости Hs 129. Фирма получила заказ на 12 предсерийных самолетов Hs 129A-0.

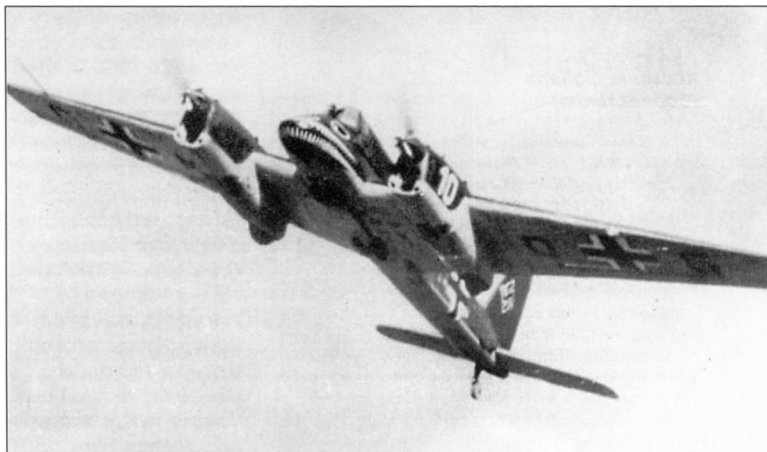
Предсерийные машины отличались от исходного проекта составом вооружения: вместо изначально предусмотренных пушек MG FF с барабанным питанием при-

**Первый прототип штурмовика «Хеншеля» – Hs 129V1 (W.Nr. 1293001). Самолет, имеющий гражданскую регистрацию D-ONUD, сфотографирован в мае 1939 г., незадолго до своего первого полета**



\* W.Nr. – Werk Nummer, т.е. заводской номер.

\*\* МК – от Maschinenkanone, т.е. автоматическая пушка. Орудие МК 101 было создано фирмой «Рейн-металл-Борзиг» на основе 20-мм пехотного противотанкового ружья S-18-1000 швейцарской фирмы «Солотурн».



**Предсерийные  
Hs 129A-0, несмотря на низкую энерговооруженность, довольно долго использовались для подготовки пилотов**

менили пушки «Маузер» MG 151/20 – того же калибра 20 мм, но с ленточным питанием. Благодаря этому удалось существенно увеличить боекомплект – до 250 патронов на ствол против 60 патронов на ствол для MG FF. Новые пушки также отличались увеличенной начальной скоростью снаряда и большей скорострельнос-

тью. Пулеметное вооружение оставалось прежним – пара 7,92-мм пулеметов MG 17 (боекомплект 1000 патронов на ствол). Предусмотрели и подвеску под крылом пары 50-кг авиабомб SC 50. Моторы As 410A-1 развивали мощность 465 л.с. Самолет был солидно бронирован – кабину пилота спереди защищали четыре трапециевидные плиты толщиной 12 мм. Борта и пол кабины изготовили из брони толщиной 6 мм, такой же была и толщина бронеспинки пилотского кресла. Двигатели снизу защищала 5-мм броня. Кабина была крайне тесной – фонарь в закрытом положении находился на расстоянии всего нескольких сантиметров от головы пилота. Из-за тесноты кабины в ней не удалось расположить нормальную приборную доску – приборы контроля состояния двигателей разместили на внутренних сторонах мотогондол! Наружу вынесли и оптический прицел «Ревиги» C12/C, установив его в специальном обтекателе перед кабиной. Для улучшения обзора на предсерийных машинах увеличили угол наклона лобового стекла, а также установили боковые стекла больших размеров. Все же пилоты жаловались на плохой обзор и искажение изображения – ведь лобовое бронестекло имело толщину 75 мм!

Пока велась подготовка к постройке предсерийных самолетов, на испытания вышли второй и третий прототипы – Hs 129V2 (W.Nr. 3002; первый вылет – 30 ноября 1939 г.) и Hs 129V3 (W.Nr. 3003; первый вылет – 17 декабря 1939 г.). Но карьера Hs 129V2 оказалась недолгой – уже 5 января 1940 г. он потерпел катастрофу вследствие невыхода из пикирования. Hs 129V3 предназначался для испытаний с новыми двигателями As 410A-1, но вследствие неготовности последних практически не летал до начала апреля 1940 г. Когда же новые двигатели наконец были ус-



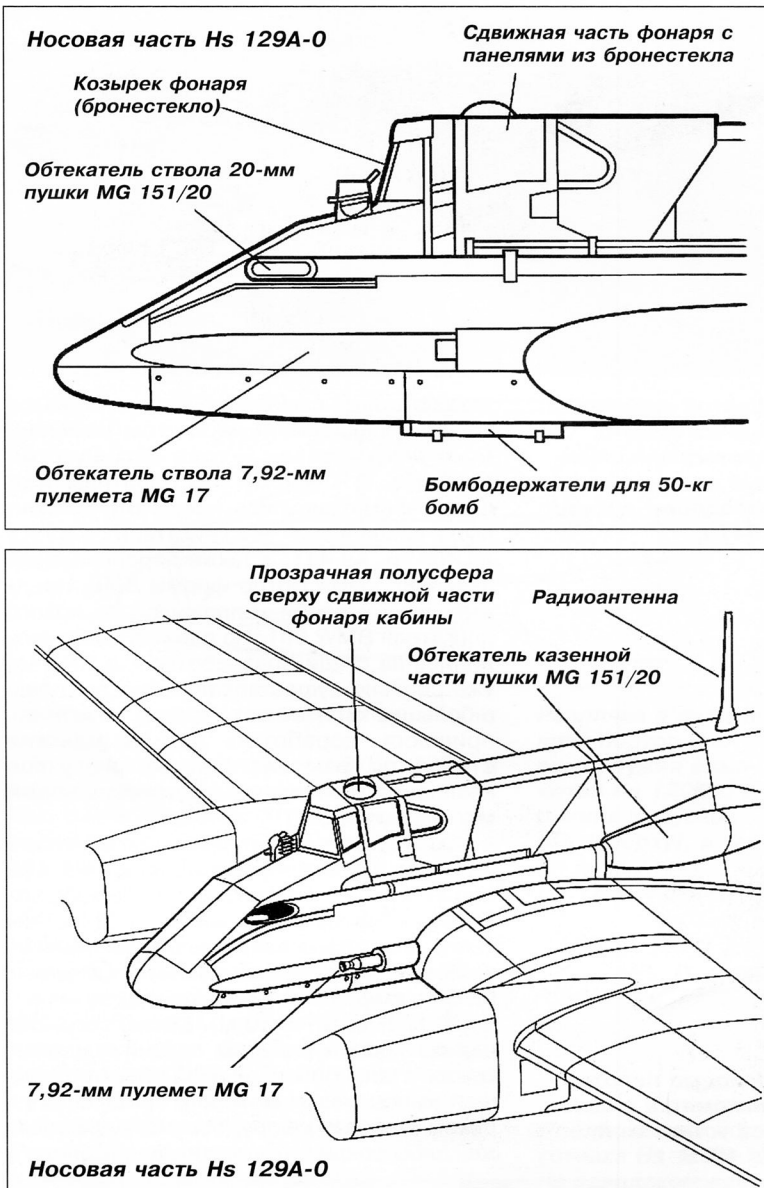
тановлены на самолет, их испытания показали целый ряд проблем вроде неконтролируемых утечек масла. Лишь 31 мая машину удалось перегнать в Рехлин для дальнейших летных тестов. Но уже в следующем месяце самолет повредил шасси при посадке, и в конце июня Hs 129V3 отправили в ремонт на завод в Иоханнстале. До марта 1941 г. в летных испытаниях был задействован единственный прототип – Hs 129V1.

Производство предсерийных Hs 129A-0 (W.Nr. 0004-0015) шло своим чередом. К лету 1940 г. самолеты были готовы, поступив для войсковых испытаний в отряд 5.(Schlacht)/LG 2. Итоги оказались разочаровывающими – атаки с пикирования можно было проводить под углом не более 15°, а из-за крайне ограниченной видимости из кабины несколько самолетов получили повреждения при посадках. Самолет преследовали проблемы с гидравлической системой, а двигатели работали с перебоями. К тому же их мощность, хотя и несколько возросшая по сравнению с первым прототипом, была явно недостаточной. О внедрении самолета в строевые части не могло быть и речи. Машины Hs 129A-0 были переданы в учебные части, где эксплуатировались до 1944 г., заслужив нелестное прозвище «der fliegende Sarg» – «летающий гроб».

Под вопрос была поставлена сама целесообразность дальнейшего производства штурмовика «Хеншеля». А между тем уже была заказана первая серийная партия – 16 самолетов Hs 129A-1, семь из которых были готовы к концу 1940 г. Машины получили ряд усовершенствований – самоориентирующееся хвостовое колесо, новые капоты двигателей, электропривод триммеров рулей высоты и направления, несколько измененную схему бронирования. Но главная причина проблем – недостаточная мощность силовой установки – так и не была устранена.

## С «Марсами»

Ситуация усугублялась ещё и тем, что установленные на Hs 129A нечем было заменить – в Германии в то время не производились авиамоторы класса мощности 500–800 л.с.\* Однако после поражения Франции германскими трофеями стали несколько сот двигателей «Гном-Рон» GR 14M «Марс». Существовала и возможность возобновления выпуска «Марсов» на французских предприятиях под германским контролем. Этот современный двигатель мощностью 700 л.с. имел 14 цилиндров и был построен по схеме «двойная звезда» Характерной чертой его были небольшие габариты, в частности,



лобовое сечение (диаметр мотора составлял 964 мм). Ещё одной интересной особенностью мотора было наличие двух вариантов в «зеркальном» исполнении (GR 14M4 и GR 14M5) с противоположными направлениями вращения винта. Такое решение широко практиковалось во французском моторостроении 30-х гг. с целью избежать негативного влияния реактивного момента от вращения винтов на

\* В производстве находились моторы «Априс» As 10 (240 л.с.), As 410 (450 л.с.), а также «Даймлер-Бенц» DB 600/601 и «Юнкерс» Ju 210/211, развивавшие 900 л.с. и выше.



**Шестой предсерийный Hs 129B-0, сфотографированный на заводском аэродроме в конце 1941 г.**

двухмоторных самолетах. Комплектовался «Марс» трехлопастным винтом изменяемого шага «Ратье» – тоже французским трофеем. В качестве альтернативы трофею рассматривались новые отечественные разработки – двигатели «Аргус» As 403 и As 411, а также перспективный 9-цилиндровый мотор фирмы БМВ, представлявший собой «половинку» от нового двигателя BMW 801. Но все они ещё находились на стадии разработки – а GR 14M уже реально существовал и был доступен в больших количествах. Правда, двигатель пришлось доработать под германские стандарты, изменив конструкцию узлов крепления к мотораме и установив новый маслорадиатор.

Конструкторы «Хеншеля» в сентябре 1940 г. оперативно доработали Hs 129 под установку новых моторов. Проект, получивший фирменный индекс P.76, отличался от исходного P.40 несколькими уменьшенными размерами планера (длина – 9,75 м вместо 10,10 м, размах крыла – 14,20 м вместо 15,50 м). Кроме того, передняя кромка внешних секций консолей крыла стала более прямой. Ввиду большей массы новых моторов, пришлось переконструировать оборудование в фюзеляже, дабы сохранить центровку самолета в

приемлемых пределах. Несмотря на то, что ряд проблем так и не был решен (в частности, кабина оставалась крайне тесной и неудобной), проект был одобрен. Технический отдел принял решение приостановить производство серии Hs 129A-1, переделав самолеты в вариант Hs 129B-0 с французскими моторами. В октябре 1940 г. была санкционирована переделка Hs 129V3 в прототип варианта с «Марсами». Машина, получившая обозначение Hs 129V3/U1, впервые поднялась в воздух с новой силовой установкой 19 марта 1941 г. И хотя в мае самолет потерпел аварию из-за поломки шасси при посадке, полученные результаты испытаний были признаны вполне удовлетворительными: летные качества и управляемость самолета с новой силовой установкой существенно улучшились. Не возникало никаких проблем при выходе из пикирования, а нагрузки на органы управления были незначительными. Правда, мощность двигателей все ещё оставалась недостаточной для взлета и полета с максимальным взлетным весом. Это вело к увеличению длины разбега, а в горизонтальном полете самолет не мог разогнаться более 325 км/ч. Вскоре к испытаниям присоединились и первые три предсерийные машины Hs 129B-0 (W.Nr. 0016, 0017 и 3007).

Подготовленный в апреле 1941 г. рейхсминистерством авиации план поставок 19/11 предусматривал выпуск 30 самолетов Hs 129B. Впоследствии программу откорректировали – производственный план 21/U предусматривал поставку 50 самолетов Hs 129B к апрелю 1942 г. и ещё 200 машин – к апрелю 1943 г. Предполагалось укомплектовать штурмовиками две эскадры. А в дальнейшем программа производства существенно увеличилась: план 20/d, одобренный в мае 1942 г., предусматривал дополнительную поставку 200 самолетов, 3 июля было санкционировано производство в общей сложности 650 штурмовиков, а к сентябрю 1942 г. количество заказанных Hs 129B достигло 758 единиц.

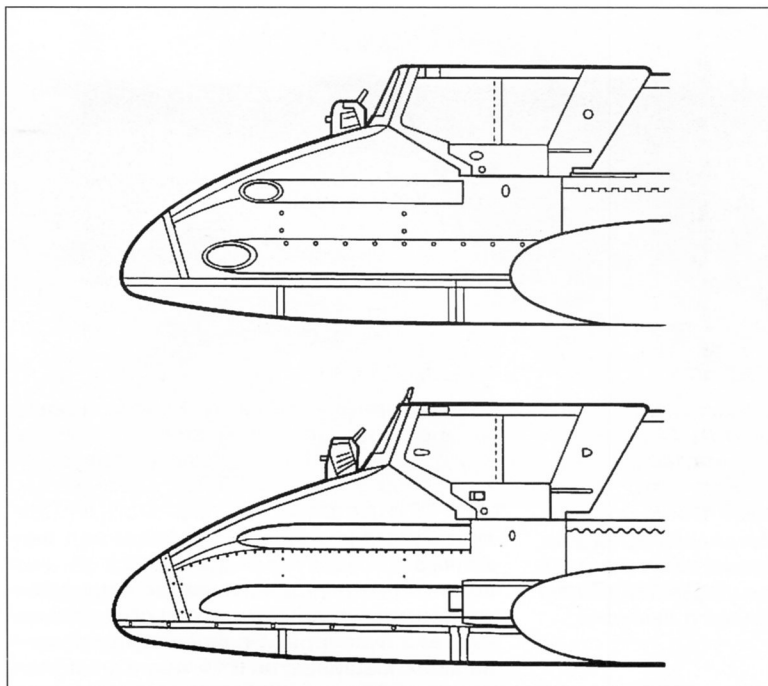
Серийный вариант Hs 129B-1 отличался от предсерийных машин облагороженными в аэродинамическом отношении очертаниями носовой части фюзеляжа, для чего пришлось изменить форму броневых листов. Переделали и фонарь, заменив V-образное лобовое бронестекло плоским толщиной 56 мм. За ним был 10-мм зазор, в котором циркулировал теплый воздух для предотвращения запотевания, а со стороны пилота находилось 6-мм стекло «триплекс». Взамен металлических панелей крыши и бортов фонаря установили прозрачные плексигласовые, существенно улучшив тем самым обзор. Толщина

**Молодые пилоты знакомятся с силовой установкой Hs 129B**



передней и задней стенок броневой «ванны», в которой сидел пилот, составляла 8–12 мм, боковых и пола – 6 мм. Двигатели снизу закрывались полукруглыми броневыми щитами толщиной 5 мм, такой же толщины была и защита маслорадиаторов.

Для производства Hs 129B-1 был определен завод в Шёнефельде, выпустивший первый серийный самолет в декабре 1941 г. В дальнейшем темп производства медленно возрастал: в январе 1942 г. сдали три самолета, в феврале и марте – по шесть. В апреле был достигнут прорыв – 31 самолет, но в последующем месячная производительность колебалась в пределах 18–24 машин (за исключением октября 1942 г., когда изготовили 33 штурмовика). Объем производства первой модификации составил всего 50 экземпляров (W.Nr. 0151-0200). С мая 1942 г. в серию пошел вариант Hs 129B-2 с усовершенствованной топливной системой: в топливопроводе между фильтром и топливным насосом был установлен регулятор давления, а в крыльевых топливных баках появились дренажные отверстия для предотвращения разрыва полностью заправленных баков в условиях жары. До конца года изготовили 169 таких самолетов, причем для их выпуска задействовали не только завод в Шёнефельде, но и предприятие в Иоханнстале. Самолеты поздних выпусков получили 13,2-мм пулеметы MG 131 вместо MG 17. В некоторых публикациях такая модификация обозначается Hs 129B/Wa (от немецкого Waffenträger – «носитель оружия»). В 1943 г. производство Hs 129B-2 продолжилось – в течение года было сдано 414 самолетов. Наибольший месячный темп выпуска достигли в июне-ноябре – по 40 самолетов. Со середины 1943 г. самолеты получали новые шестизначные заводские номера в «блоках» 140000 и 141000. Производство Hs 129 осуществлялось в кооперации с целым рядом германских и французских предприятий. Завод «Рёльц» в Грасилитце (Судеты) поставлял фюзеляжи, берлинское предприятие «Амби» изготовляло центроплан, завод концерна AEG в Вильдау – электрооборудование и детали мотогондол. Парижское предприятие SNCAN осуществляло доработку под германские стандарты моторов GR 14M и производило капоты для них, а ещё один завод в Париже – «Шоссон» – поставлял шасси, хвостовое оперение и консоли крыла. Такое распределение было в значительной мере вызвано загруженностью предприятий «Хеншеля» производством бомбардировщика Ju 88. По сути, «Хеншель» изготавливал лишь бронированную кабину и часть бортового оборудования Hs 129, а



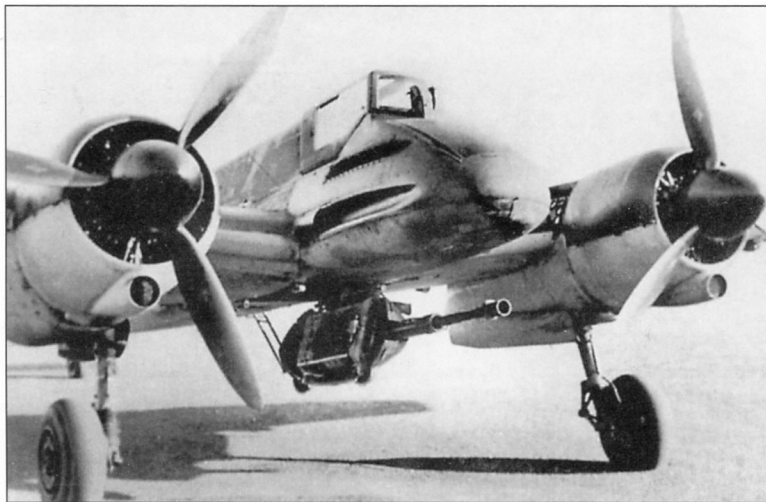
также производил окончательную сборку самолетов.

В процессе производства Hs 129B в конструкцию вносили мелкие изменения. Так, с самолета W.Nr. 0189 поменяли расположение выдвижной лесенки. С экземпляра W.Nr. 0301 изменили очертания носовой части фюзеляжа. Начиная с машины W.Nr. 0331, усовершенствовали пневмосистему, а также перенесли фотопулемет Rb 24 из носовой части фюзеляжа на левую консоль крыла. С самолета W.Nr. 0351 часть машин Hs 129B-2 получила устройство для буксировки десантного планера DFS 230. Также на поздних сериях вместо длинных выхлопных патрубков двигателей установили короткие. Радиоантенна, которая раньше крепилась к мачте, теперь фиксировалась к небольшому изолятору на фюзеляже, а в состав бортового оборудования ввели радиопо-

**Различия в очертаниях портов бортового оружия самолетов Hs 129B-0 и ранних выпусков B-1 (вверху), а также поздних Hs 129B-1 (внизу)**

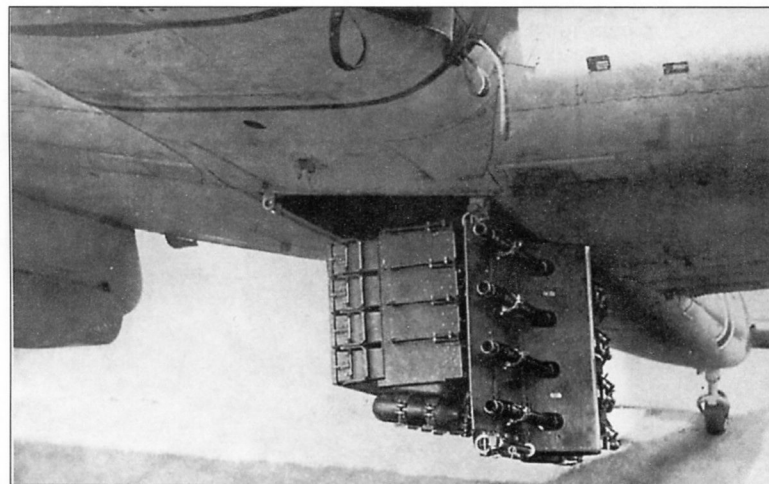
**Предполетная подготовка Hs 129B-1 на заводском аэродроме в Иоганнстале**





**Установка 30-мм пушки МК 101 на самолете Hs 129B-1 раннего выпуска**

**Модификационный комплект R3 (четыре 7,92-мм пулемета MG 17 в подфюзеляжной установке) применялся на Hs 129B весьма редко**



лукомпас с кольцевой антенной над фюзеляжем. Сверху фонаря пилота установили зеркало заднего вида – первоначально только на самолетах, оборудованных для буксировки планеров, а позже – на всех машинах, в том числе и на тех, что были поставлены в части. Посадочную фару, ранее располагавшуюся в левой консоли крыла, упразднили. Воздухозаборники карбюраторов, ранее имевшие круглое сечение, стали квадратными и уже на заводе комплектовались фильтрами. Значительная часть доработок была вызвана проблемами, вскрывшимися в ходе эксплуатации Hs 129B в строю. В частности, пришлось вносить изменения в гидравлическую систему, автомат изменения шага винта, колесные тормоза и пр. Долгое время не удавалось справиться с уязвимостью двигателей для пыли и песка передовых аэродромов – лишь упоминавшаяся комплектация воздушных фильтров карбюраторов позволила снизить остроту этой проблемы. Некоторые предлагавшиеся изменения

были отвергнуты по различным причинам. Например, на самолете W.Nr. 0266 для улучшения обзора вместо плоских боковых панелей фонаря кабины установили выпуклые. Но на деле никакого улучшения не произошло – напротив, новые панели имели недопустимый коэффициент искажения, и самолеты продолжали выпускать со старыми фонарями.

Для усиления вооружения самолета Hs 129B-1 применялись несколько модификационных комплектов – Rustsätze, представлявшие собой т.н. «полевые» переделки, осуществляемые непосредственно в частях с применением поставляемых наборов узлов. Первый из них, Hs 129B-1/R1, несмотря на обозначение, представлял собой даже не переделку, а стандартный вариант, включавший пару подкрыльевых бомбодержателей ETC 50/VIII d. На каждом из них можно было подвесить одну 50-кг бомбу SC 50 или SD 50, либо контейнер AB 24, снаряженный двумя дюжинами 2-кг осколочных бомб SD 2. Комплект R2 предусматривал, помимо пары подкрыльевых бомбодержателей, подвеску подфюзеляжной установки с 30-мм пушкой МК 101 (боекомплект 30 патронов в барабанном магазине). Сама установка была быстросъемной и фиксировалась четырьмя подпружиненными шомполами. Казенная часть орудия закрывалась обтекателем. Испытания МК 101 на Hs 129B были проведены весной 1942 г. Снаряд с вольфрамовым сердечником, выпущенный из МК 101, способен был пробить броню толщиной 80–100 мм на дистанции 100 м. Кроме этого, в боекомплект пушки входил осколочный снаряд. Орудие обладало довольно большим весом (180 кг) и габаритами: при длине ствола 1,35 м общая длина пушки составляла 2,44 м. Поэтому МК 101 рассматривалась как переходный образец к более совершенным 30-мм авиапушкам.

Набор R3 также включал подкрыльевые бомбодержатели и подфюзеляжный контейнер, но в последнем устанавливалась не пушка, а четыре 7,92-мм пулемета MG 17 с общим боекомплектом 2000 патронов. Такой набор в строевых частях применялся крайне редко. Комплект R4 состоял из подфюзеляжного держателя ETC 500/IX d для 250-кг бомбы SC 250, либо четырех ETC 50/VIII d для бомб SC 50 (SD 50) или контейнеров AB 24. Правда, бомбардировщик был из него, мягко говоря, неважный – прицельное оборудование не обеспечивало достаточной точности применения крупнокалиберных бомб. Вместо бомб под фюзеляж можно было подвесить 300-л дополнительный топливный бак. Наконец, вариант R5 пре-

дусматривал приспособление самолета для роли разведчика – при этом в фюзеляже устанавливались аэрофотоаппараты Rb 20/30 и Rb 50/30 для плановой съемки.

Модификационные комплекты для Hs 129B-2 в основном соответствовали комплектам для предшественника, хотя и с некоторыми изменениями. Так, не предусматривались варианты с подфюзеляжным пулеметным контейнером (ввиду обнаружившейся в боевых условиях бесполезности данного вооружения) и с аэрофотоаппаратами (штурмовиков было слишком мало, чтобы отвлекать их ещё и для ведения разведки). Набор R1 включал не только подкрыльевые, но и подфюзеляжный бомбодержатель – т.е. представлял собой комбинацию наборов R1 и R4 для самолета Hs 129B-1. Комплект R2, как и для Hs 129B-1, состоял из 30-мм пушки, но со середины 1943 г. вместо МК 101 он комплектовался новой пушкой МК 103. Орудие, созданное на базе МК 101, отличалось более высокой начальной скоростью снаряда и, как следствие, более настильной траекторией его полета. Кроме того, был существенно увеличен боекомплект, составлявший 100 патронов.

Неспособность 30-мм пушек эффективно поражать танки привела к появлению на Hs 129B-2 ещё более тяжелого вооружения – 37-мм пушки ВК 3,7\*, авиационной модификацией зенитки Flak 18. Пушка размещалась под фюзеляжем и закрывалась обтекателем, выклеенным из фанерных полос и обтянутым тканью. Боекомплект состоял всего из 12 снарядов. Модификация, вооруженная такой пушкой, получила обозначение Hs 129B-2/R3. При установке ВК 3,7 для удержания взлетной массы машины в приемлемых пределах приходилось снимать фюзеляжные пулеметы.

Испытания Hs 129B-2 с 37-мм пушкой начались в ноябре 1942 г. на серийном самолете W.Nr. 0280. В январе 1943 г. эта машина поступила для доводки конструкции лафета в испытательный центр в Рехлине. Полностью цикл испытаний был завершен в октябре 1943 г.

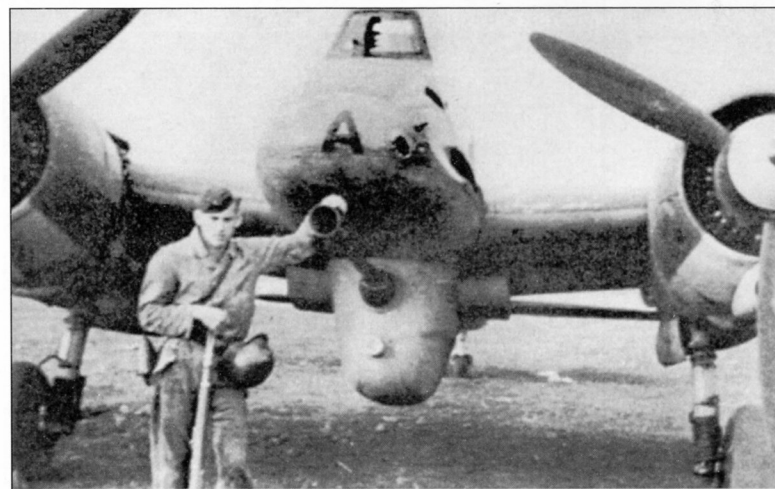
Для отработки тактики борьбы с танками в 1943 г. люфтваффе сформировало специальное подразделение – Versuchskommando fur Panzerbekampfung (Опытная противотанковая команда). В её составе во фронтовых условиях «обкатали» вооруженные крупнокалиберными пушка-



ми модификации самолетов: Ju 87G с парой пушек ВК 3,7 в подкрыльевых гондолах, Bf 110G-2/R1 и Hs 129B-2/R3 с одной такой же пушкой под фюзеляжем и Ju 88P, вооруженный 75-мм противотанковой пушкой Pak 40. Лучшее всего проявили себя Ju 87G и Hs 129B-2/R3, в то время как Bf 110G-2/R1 и Ju 88P показали свою полную непригодность на роль истребителей танков. Но приоритетом в поставках 37-мм пушек пользовались Ju 87G, а Hs 129B-2/R3 изготовили очень мало – 10–12 экземпляров. К тому же из-за сильной отдачи ВК 3,7 и специфики размещения её на «хеншеле» при стрельбе возникал сильный пикирующий момент и раскачка самолета в продольной плоскости. Управление Hs 129B-2/R3 оказалось настолько трудным, что точное прицеливание и удержание линии визирования на цели во время стрельбы стало почти невозможным – прицельным мог быть только первый выстрел. В итоге, ни один Hs 129B-2/R3 на фронт так и не попал.

**Обслуживание оружия МК 103 на «хеншеле» из состава 10.(Pz)/SG 9**

**Один из немногих Hs 129B-2, вооруженных 37-мм пушкой ВК 3,7**



\* ВК – от Boardkanone, т.е. «бортовая пушка». Так обозначались в Германии авиационные пушки калибром свыше 30 мм.

## Проблема вооружения

**Первый предсерийный Hs 129B-0 (W.Nr. 0016), переоборудованный для испытаний системы SG 113A, представлявшей собой шесть безоткатных орудий калибра 77 мм, смонтированных вертикально в фюзеляже и срабатывавших при пролете над танком по сигналу магнитного датчика, установленного на Т-образной штанге**

Первоочередной задачей для Hs 129B считалась борьба с танками. Но штатные 20-мм пушки были совершенно непригодными для этих целей, низкой оказалась и эффективность 30-мм и 37-мм орудий в подвесных установках. А проблема противостояния танковым соединениям Красной Армии приобретала все большую остроту. В поисках решения германские инженеры обращаются к весьма разнообразным решениям, порой весьма экстравагантным. Пожалуй, наиболее ортодоксальными среди них были неуправляемые ракетные снаряды Wfr.Gr 21 и Wfr.Gr. 28 калибра, соответственно, 210 и 280 мм, представлявшие собой боеприпасы, разработанные изначально для наземных пусковых установок. Также испытывались специальные противотанковые неуправляемые ракеты Panzerblitz 1 (калибра 70 мм) и Panzerblitz 2 (55 мм). Вовсе экзотически выглядел противотанковый огнемёт Gero с установленным под фюзеляжем баком для огнесмеси емкостью 300 л. В августе

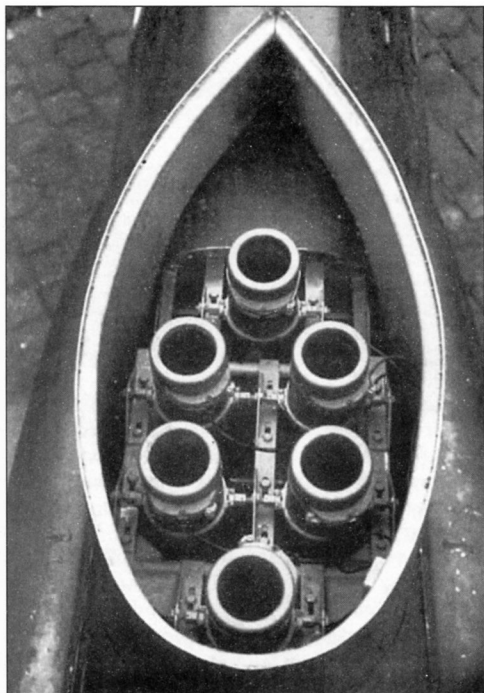
1943 г. его установили на самолете Hs 129B-2 W.Nr. 142001. Сам огнемёт представлял собой трубку длиной 4 м, выдвигающуюся из фюзеляжа при помощи гидропривода. Огнесмесь состояла из бензина и керосина с добавлением 4–8 % загустителя – оппанола. Метание смеси осуществлялось при помощи сжатого азота, а зажигание – термозапалом. Исходя из имеющейся информации, нельзя однозначно утверждать, что Gero был испытан стрельбой в полете – возможно, самолет W.Nr. 142001 осуществил лишь несколько вылетов без огнеметания.

Технологически наиболее продвинутым был образец оружия под названием SG 113A Forstersonde, разработанный фирмой «Рейнметалл-Борзиг». По сути, он представлял собой безоткатное орудие калибра 77 мм, стрелявшее снарядами с вольфрамовым сердечником диаметром 45 мм. Во время наземных испытаний снаряд, выпущенный с начальной скоростью 650 м/с, пробивал броню толщиной 45 мм при угле встречи 60°. Блок из шести стволов устанавливался в фюзеляже самолета вертикально (точнее, с наклоном 15° назад по направлению полета). Отстрел боеприпасов из стволов происходил при пролете штурмовика над танком на сверхмалой высоте (5–15 м) по сигналу от магнитного датчика, установленного на Т-образной штанге длиной 2 м перед фюзеляжем и реагирующего на сильные возмущения магнитного поля. SG 113A испытывался в последние месяцы войны в Фёлькенроде, Рехлине и Тарневице на трех самолетах Hs 129B, но в боевых условиях не применялся: существовала опасность взрыва пораженного танка сразу после попадания снаряда, что означало практически неминуемое уничтожение самолета.

Специально для испытаний новых образцов противотанкового оружия 20 января 1944 г. на базе одного из строевых отрядов штурмовиков Hs 129B сформировали «испытательную команду 26» – Egröbungskommando 26 (Ekdo 26). Испытания показали недостаточную эффективность всей противотанковой «экзотики», и конструкторы обратились к старой доброй артиллерии, попробовав установить на «Хеншель» пушку ещё более крупного калибра. Такое решение одобрили и строевые пилоты, с 1943 г. засыпавшие командование рапортами с требованиями вооружить Hs 129B более тяжелыми орудиями, чем 30-мм и 37-мм пушки. В 1942 г. прорабатывалась возможность применения на Hs 129 50-мм авиапушек, созданных на основе противотанкового

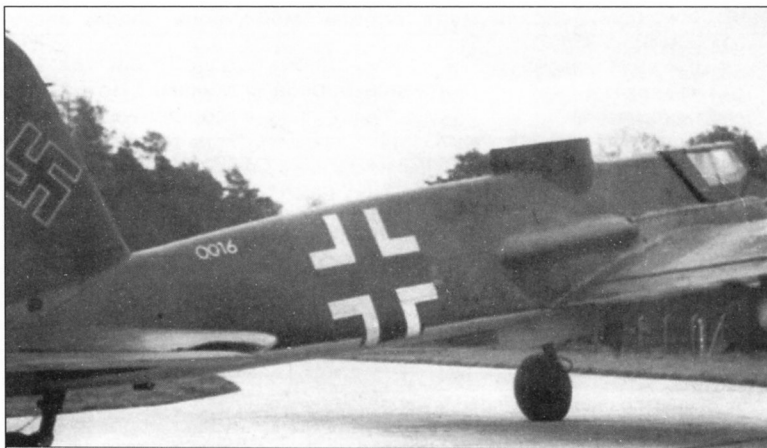


Один из Hs 129B-2, использовавшийся для испытаний системы SG 113A



орудия Pak 38 либо зенитного Flak 41. Последнее сочли слишком тяжелым, а от вооружения штурмовика пушкой Pak 38 отказались в пользу ещё более тяжелой арт-системы.

С весны 1944 г. началось проектирование установки на штурмовик 75-мм противотанкового орудия Pak 40. Пушка, получившая в авиационном варианте обозначение BK 7,5 (или же Pak 40L), имела длину 6,165 м и массу 447 кг. Вес всей же системы с боекомплектом и механизмом подачи снарядов достигал 750 кг. Снаряд весом 6,8 кг на дистанции 1000 м при попадании под прямым углом пробивал броню толщиной 97 мм. Пушка размещалась в подфюзеляжном контейнере, а боекомплект, составлявший 12 патронов весом по 12 кг, — в барабане в фюзеляже. Подача снарядов к орудию осуществлялась посредством электропневматического механизма, позволяющего производить выстрелы с интервалом 1,5 секунды. При установке BK 7,5 приходилось снимать обе 20-мм пушки — их место в фюзеляже занимал механизм заряжания 75-мм орудия. Некоторые источники утверждают, что демонтировались и фюзеляжные пулеметы, но, вероятно, на практике этого делать не приходилось, поскольку они не мешали размещению боекомплекта к орудю. Во всяком случае, в техническом описании, изданном штабом люфтваффе, вооружение самолета указывается в составе одной пушки BK 7,5 и двух пулеметов MG 17.



Поскольку полет с 75-мм орудием при одном отказавшем двигателе был невозможен, конструкторы предусмотрели возможность аварийного сброса подфюзеляжной пушечной установки. Такая возможность была необходимой и в случае вынужденной посадки с убранным шасси.

В мае 1944 г. самолет Hs 129B-2 W.Nr. 141258 был оборудован деревянным макетом установки BK 7,5. Машину направили в испытательный центр E-Stelle в Травермюнде, где исследовали влияние громоздкой установки на аэродинамику самолета. Заднюю часть фюзеляжа этого «хеншеля» окрасили в черный цвет и обклеили узкими ленточками для визуализации потока. Испытания на различных режимах полета не выявили недопустимых ухудшений управляемости самолета, и было решено готовить серийное производство Hs 129B, вооруженного орудием BK 7,5. Такой вариант получил обозначение Hs 129B-3, хотя в различных источниках встречаются индексы Hs 129B-3/Wa или Hs 129B-2/R4. В августе начались стрельбовые испытания BK 7,5 на самолете W.Nr. 140494. В ходе них была показана высокая точность и хорошая кучность стрельбы, а обнаружившиеся незначительные недостатки были легко устранены. Затем пушки BK 7,5 получили первые три серийных самолета Hs 129B-3 (W.Nr. 162033–162035), прошедшие ускоренные испытания в Ekdo 26. В ходе испытаний стрельба производилась с пологого пикирования. Поскольку скорость захода на цель у Hs 129B-3 была невелика, то начиная с дистанции 1000 м пилот успевал выпустить по одной цели четыре снаряда, причем последний — с расстояния всего 200 м. В общей сложности изготовили 25 таких самолетов. Таким образом, 75-мм орудие стало единственным образцом тяжелого противотанкового оружия для Hs 129B, доведенным до стадии серийного производства и боевого применения. Увы,

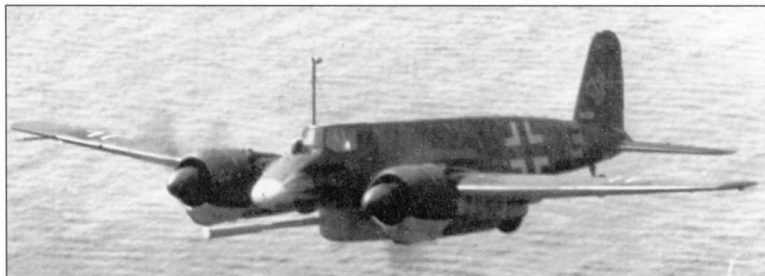
**Слева: пакет стволов системы SG 113A.**

**Вверху: первый предсерийный Hs 129B-0, переоборудованный для испытаний системы SG 113A**

**Кинограмма последовательности сбывания системы SG 113A**



	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	всего
1941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
1942	3	3	6	31	18	18	20	24	15	33	24	24	219
1941	24	27	30	33	36	40	40	40	40	40	40	24	414
1944	30	25	35	35	35	27	18	3	17	-	-	-	225



**Вверху: Hs 129B-2 (W.Nr. 141258) с деревянным макетом 75-мм пушки ВК 7,5. Эта машина использовалась для проверки влияния громоздкой оружейной установки на пилотажные качества самолета.**  
**Внизу: Hs 129V4 (W.Nr. 220001) – прототип так и не построенной серии Hs 129C-1. Самолет оборудован моторами GR 14M38 и вооружен 75-мм пушкой ВК 7,5**

## Нереализованные возможности

В ходе производства Hs 129 предпринимались попытки повысить тяговооруженность самолета путем установки более мощных двигателей. Проблема усугублялась тем, что основные типы двигателей германского производства шли исключительно на нужды производства самолетов основных классов – истребителей и бомбардировщиков, штурмовики же оставались без шансов получить новые изделия фирм «Даймлер-Бенц», «Юнкерс» или BMW. В такой ситуации не оставалось ничего иного, как вновь обратиться к французским моторам. В сентябре 1943 г. вышел на испытания Hs 129B W.Nr. 0267, оборудованный двигателями «Гном-Рон» GR 14M38, развивавшими мощность 820 л.с. Самолет рассматривался как прототип нового серийного варианта Hs 129C-1. Рейхсминистерство авиации планировало заказать «Хеншелю» 600–700 таких самолетов с поставкой начиная с апреля 1944 г. Кроме новых двигателей, Hs 129C-1 должен был получить и измененное вооружение – пару 30-мм пушек МК 103 в подфюзеляжной поворотной установке,

горстка самолетов с нелепыми на вид длинными пушечными стволами никак не могла предотвратить неминуемый крах Третьего рейха... Тем не менее краткий опыт их фронтового применения оказался успешным – снаряд орудия ВК 7,5 производил разрушения, сравнимые с эффектом попадания 50-кг бомбы. Немецкие летчики прозвали Hs 129B-3 Buchsenoffner – «консервный нож».

Первые три Hs 129B-3 ещё сохранили прежние прицелы «Ревии» C12/D, но на последующих машинах, вооруженных 75-мм пушками, установили более совершенные телескопические прицелы ZFR 3.

В 1944 г. было произведено 225 самолетов Hs 129B-2 и Hs 129B-3, что довело общий объем производства штурмовиков «Хеншеля» до 859 единиц – капля в море на фоне десятков тысяч самолетов других типов, выпущенных в Германии в годы войны. При этом планеров Hs 129B изготовили около 1200, но более четверти из них так и не было окончено из-за нехватки двигателей или же были уничтожены на заводах английскими и американскими бомбардировщиками. Подробная разбивка объема производства по месяцам приведена в таблице.

дававшей возможность летчику стрелять по цели на перпендикулярном к ней курсе. Для прикрытия задней полусферы планировалось установить спаренный 7,92-мм пулемет MG 81Z в дистанционно управляемой установке.

Самолет W.Nr. 0267 успел выполнить лишь два полета для снятия скоростных и температурных характеристик до того момента, когда 26 сентября 1943 г. был поврежден, столкнувшись при посадке с Ju 88. Но и этих весьма коротких испытаний было достаточно, чтобы понять, что моторы GR 14M38 подвержены перегреву. Предвидя подобное развитие событий, Ф. Николаус ещё в 1942 р. рассмотрел ряд альтернатив французскому мотору. Выбор был сделан в пользу продукции союзников – двигателя «Дельта» RC 16/48 итальянской фирмы «Изола-Фрасчини». Развивавший мощность 840 л.с. 12-цилиндровый мотор был построен по схеме «перевернутого V». Но вот беда – мотор находился ещё на стадии создания. Вроде бы «Хеншелю» удалось даже получить пару «Дельт» из опытной партии и устано-



**Hs 129B из состава SchG 1. Под крылом – подготовленные к подвеске 50-кг авиабомбы**

вить их на Hs 129, но в серию этот двигатель так и не попал.

В январе 1944 г. рейхсминистерство авиации заказало шесть прототипов Hs 129C-1, вооруженных 75-мм орудиями. Но уже в марте развитие этой модификации по указанию того же рейхсминистерства было остановлено, и Hs 129C-1 исключили из государственного плана поставок вооружений. Фирме «Хеншель» предписали сборку прототипов Hs 129C-1 (за исключением первого прототипа Hs 129V4) прекратить, а все детали, узлы и агрегаты, которые нельзя использовать при производстве самолетов Hs 129B-3, сдать в металлолом. Но работы по достройке Hs 129V4 продолжались, и он даже успел совершить несколько полетов до того момента, как 13 июля 1944 г. рейхсминистерство категорически потребовало остановить испытания из-за надвигавшегося топливно-энергетического кризиса в Гер-

мании. Вообще, руководство рейхсминистерства считало Hs 129 чрезмерно «прожорливым», планируя вывести эти самолеты из эксплуатации к апрелю 1945 г. Так и случилось – но по обстоятельствам, совершенно независимым от воли рейхсминистерства...

Стоит упомянуть и о нескольких исследовательских программах, в которых задействовали Hs 129B. На одном из самолетов в экспериментальном порядке установили катапультируемое кресло пилота\*. Опыт создания бронированной пилотской кабины был использован при проектировании таких кабин для бомбардировщика «Юнкерс» Ju 188 и самолета-«летающего крыла» «Гота» Go 229. Но ввиду окончания войны эти работы так и не были завершены.

\* Именно в Германии впервые в мире система катапультирования пилота была внедрена на серийном самолете – ночном истребителе «Хейнкель» He 219.

# Боевое применение

## Формирование штурмовых частей

Как уже отмечалось, к концу 1941 г. единственной частью непосредственной поддержки сухопутных войск в составе люфтваффе оставалась 2-я группа 2-й инструкторской эскадры – II(Schlacht)/LG 2, вооруженная бипланами Hs 123 (3 января 1942 г. она получила первые самолеты Hs 129 – две машины модификации В-0 и три В-1). Для проведения испытаний нового штурмовика была сформирована т.н. «Испытательная команда Hs 129» (Erprobungskommando Hs 129), что являлось обычной практикой для люфтваффе. Именно эти части стали основой для формирования 13 января 1942 г. 1-й штурмовой эскадры – Schlachtgeschwader 1 (Sch.G 1). Разворачивалась она первоначально в составе лишь двух групп – обычно эскадры люфтваффе насчитывали по три-четыре группы. Штаб эскадры и штаб 1-й группы сформировали на основе командного состава II(Schlacht)/LG 2, а штаб 2-й группы – на основе Erprobungskommando Hs 129. Авиапарк эскадры был весьма разношерстным. Старые Hs 123 сохранил лишь один отряд – 5.(Schlacht)/LG 2, получивший теперь номер 8./Sch.G 1 и вошедший в состав 1-й группы (I/Sch.G 1). Остальные отряды бывшей группы II(Schlacht)/LG 2 были обращены на формирование т.н. «запасной истребительной группы Восток» (Erganzungsjagdgruppe Ost), в которой осуществлялась подготовка пилотов для штурмовых авиачастей. Три других отряда 1-й группы – 1, 2 и 3./Sch.G 1 – вооружили истребителями «Мессершмитт» Bf 109 (на них они летали до лета 1943 г., когда были перевооружены истребителями-бомбардировщиками Fw 190). Группа II/Sch.G 1 (4-й, 5-й, 6-й и 7-й отряды) изначально должна была получить самолеты Hs 129B. Формирование 1-й группы осуществлялось в Верле, а 2-й – в Липпштадте. Процесс комплектования, переучивания и отработки боевого применения занял примерно три месяца.

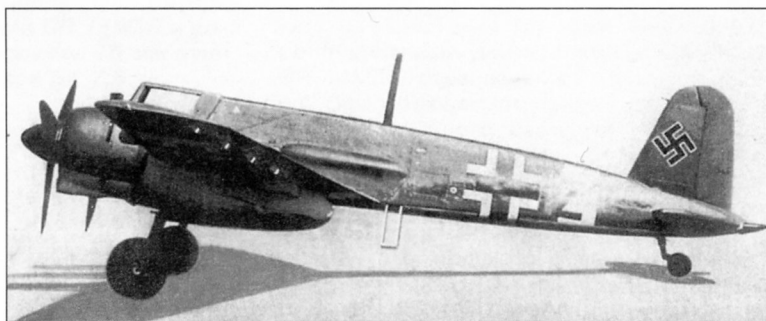
В день, когда было объявлено о формировании Schlachtgeschwader 1 – 13 января

1942 г. – на завод в Шёнефельде прибыли три офицера бывшей группы II(Schlacht)/LG 2: майор Отто Вейсс (Otto Weiss), первым среди летчиков-штурмовиков удостоенный Рыцарского креста (18 мая 1940 г. за бои во Франции) и также первым получивший дубовые листья к Рыцарскому кресту (31 декабря 1941 г.); оберлейтенант Бруно Мейер (Bruno Meyer), также награжденный рыцарским крестом (21 августа 1941 г.) и лейтенант Риттер (Ritter). Пилоты осмотрели самолеты Hs 129B, а майор Вейсс совершил короткий ознакомительный полет на новой машине. Спустя несколько недель Вейсс, повышенный в звании до оберст-лейтенанта, возглавил 1-ю штурмовую эскадру. Командиром 2-й группы стал гауптман Пауль-Фридрих Дарьес (Paul-Friedrich Darjes).

Освоение нового самолета персоналом группы II/Sch.G 1 велось без особых проблем. Летчики отмечали, что новый самолет очень устойчивый в воздухе и хорошо подходит для атак наземных целей. Тем не менее без инцидентов не обошлось. 16 апреля 1942 г. разбился Hs 129B-1 (W.Nr. 0177), похоронив под обломками пилота 6-го отряда, унтер-офицера Вили Эльберса (Willi Elbers). Руководство фирмы «Хеншель» направило для расследования инцидента своего инженера и пилота-испытателя Вильгельма Кемпфа (Wilhelm Kaempf). В итоге было установлено, что катастрофа произошла из-за остановки двигателя. 22 апреля на взлете подломилось шасси у самолета W.Nr. 0161 из штаба эскадры. А на следующий день разбилась машина W.Nr. 0175 из отряда 6./Sch.G 1. Причиной вновь стала неисправность двигателя, но на этот раз пилот уцелел благодаря бронированной капсуле кабины.

В общем, итоги освоения Hs 129B были признаны вполне удовлетворительными. На совещании, состоявшемся 14 апреля, генерал-инженер Готфрид Рейденбах (Gottfried Reidenbach), возглавлявший секцию планеров самолетов Технического отдела, посетовал на недостаточный объем заказов на новый самолет (составлявший к тому времени всего 250 машин), отметив, что «...как только Hs 129 попадет на фронт, мы будем завалены требованиями об увеличении его поставок». А возглавлявший секцию испытаний оберст-лейтенант Эдгар Петерсен (Edgar Petersen) указал, что шесть Hs 129, находящихся в испытательном центре в Рехлине, продемонстрировали высокую надежность – степень их технической готовности колебалась в пределах 70–80 %.

Один из первых  
Hs 129B-2  
(W.Nr. 0202), пере-  
строенный из  
Hs 129B-1



## Дебют на Восточном фронте

К концу апреля 1942 г. новые штурмовики были достаточно освоены пилотами и наземным персоналом, и отряды группы II./Sch.G 1 начали отправлять на передовую – люфтваффе требовалось усиление перед намечавшимся наступлением вермахта на южном участке советско-германского фронта. Часть штурмовиков выделили в состав IV авиакорпуса, поддерживающего наземные войска в направлении главного удара на Кавказ, а часть – в состав VIII авиакорпуса под командованием генерал-oberста Вольфрама фон Рихтгофена (Wolfram von Richthofen), перебрасывавшегося с центрального участка фронта в Крым. 26 апреля Липпштадт покинул отряд 4./Sch.G 1, 6 мая прибывший на передовой аэродром Грамматиково в Крыму. При этом при перелете был потерян один самолет (W.Nr. 0183), разбившийся 5 мая при промежуточной посадке в Запорожье. Отряд 5./Sch.G 1 отправился на фронт 8 мая 1942 г. – его местом назначения стал аэродром Константиновка в полосе действий IV авиакорпуса. Вскоре к нему присоединились 6-й и 7-й отряды. Также в начале мая на фронт отправился отряд 8./Sch.G 1, перевооруженный к тому времени самолетами Hs 129B. Его базой стал Харьков.

Уже на следующий день после прибытия в Крым, 7 мая, пилоты 4./Sch.G 1 произвели первые боевые вылеты. Крещение огнем Hs 129B прошло без потерь: хотя один самолет был подбит двумя малокалиберными зенитными снарядами, но он смог благополучно вернуться на аэродром. Первую боевую потерю группа понесла 9 мая в окрестностях Керчи, когда при атаке колонны советских войск самолет Hs 129B-1 (W.Nr. 0168) получил прямое попадание зенитного снаряда. Пилотировавший его гауптман Макс Эк (Max Eck) из штаба группы пропал без вести.

Боевая работа велась очень интенсивно – вылеты продолжались с рассвета до 21.00, поэтому наземный персонал поднимался в три часа ночи. На степных аэродромах от множества взлетающих и садящихся самолетов поднимались огромные тучи пыли. Это роковым образом сказывалось на живучести моторов «Хеншелей», ещё не снабженных противопыльными фильтрами. Вездесущая пыль набивалась и во втулки пропеллеров, выводя из строя механизмы изменения шага винта. Но уже летом 1942 г. эти проблемы удалось решить путем установки фильтров и более мощных электромоторов привода механизмов изменения шага винта.

Подавляющее большинство боевых вылетов Hs 129B приходилось на выполнение задач, для которых этот самолет и разра-

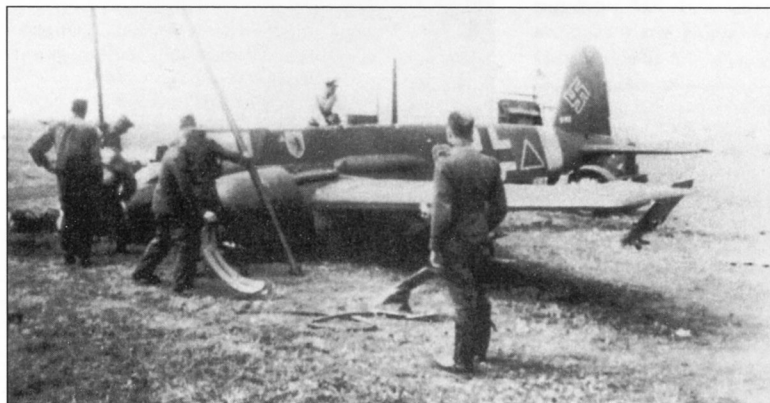


батывался – поддержки наземных частей. Эффективность их боевой работы была весьма высока – это отмечали не только полевые командиры, но и сам командующий группой армий «Юг» генерал-фельдмаршал Федор фон Бок (Fedor von Bock). Он указывал, что само появление штурмовиков в воздухе оказывало крайне положительное влияние на боевой дух пехоты. Но иногда штурмовиков приходилось отвлекать и на другие задачи, например, атаки вражеских аэродромов в прифронтовой полосе. В ходе одного такого налета, произведенного силами звена из состава 4./Sch.G 1, ведомого командиром отряда гауптманом Бруно Мейером, было уничтожено (по германским данным) около 40 советских самолетов. Более того, один из пилотов «хеншелей» сумел сбить на взлете истребитель И-16 – это стало первой воздушной победой, одержанной на Hs 129B. Около трех десятков оставшихся на аэродроме советских самолетов так и не смогли взлететь.

Бои в Крыму ещё не завершились, когда 12 мая 1942 г. три советские армии с юга и с севера нанесли удар по харьковскому выступу. На помощь немецким войскам, сражавшимся в этом районе, перебросили в полном составе эскадру Sch.G 1, включая летавшую на «мессершмиттах» 1-ю группу и отряд 4./Sch.G 1 из Крыма. Самолеты

**Hs 129B-1 (W.Nr. 0166) из состава 4./SchG 1 на полевом аэродроме. Лето 1942 г.**

**Один из первых «хеншелей», сбитых в бою – Hs 129B-1 (W.Nr. 0191) из состава 5./SchG 1. Район Константиновки, 23 мая 1942 г.**





**Заходит на посадку  
Hs 129B-1 из состава  
II/SchG 1. Шаталовка, июль 1942 г.**

базировались на аэродромах в районе Барвенково. Штурмовики попали в самое пекло – район подвергался интенсивным налетам советской авиации. Но благодаря прочной конструкции «хеншелям» удавалось выдерживать эти удары без особых последствий. В ходе одного из налетов на Константиновку четыре «ленд-лизовских» «Бостона» с высоты около 2500 м сбросили бомбы прямо на стоянку самолетов группы II/Sch.G 1. Два Hs 129B были буквально изрешечены осколками, но при детальном осмотре оказалось, что никакие жизненно важные узлы не повреждены! Самолетам пришлось лишь сменить покрывки, и они летали дальше, а десятки мелких дырок в планере никоим образом не сказались на их боеспособности.

Южный клин советских войск, нацеленный с Изюмского выступа, сметал все на своем пути. 17 мая он находился уже в 18 км от Харькова, грозясь замкнуть немцев в котел. Но в тот же день, на сутки раньше намеченного срока, началось германское контрнаступление. Шесть дней спустя советские войска сами оказались в окружении. В напряженных боях штурмовики по-

несли ощутимые потери. 22 мая самолет унтер-офицера Антона Майера (Anton Maier) – Hs 129B-1 (W.Nr. 0189) из 4./Sch.G 1 из-за поврежденного топливного насоса сел на вынужденную около Гришино, юго-западнее Барвенково. Пилот, имевший на своем счету более 170 боевых вылетов на Восточном фронте (150 на Hs 123 и 21 на Hs 129), получил тяжелые ранения и выбыл из строя до февраля 1943 г., самолет же пришлось списать. А 23 мая от зенитного огня было потеряно сразу четыре «хеншеля», причем три из них в одном районе – возле Петровской. Самолет W.Nr. 0186, пилотируемый фельдфебелем Альфредом Кацбергом (Alfred Katzberg) из штабного звена группы II/Sch.G 1, загорелся от прямого попадания снаряда. Летчик выпрыгнул с парашютом, но ветром его снесло на советские позиции, и он попал в плен. Машина Хайнца Ламмеля (Heinz Lammel) из отряда 5./Sch.G 1 (W.Nr. 0157) загорелась от прямого попадания снаряда в двигатель. Леммель пытался посадить самолет, но «хеншель» врезался в землю и взорвался. Машина W.Nr. 0173 из того же отряда, хотя и была сбита, но пилот уцелел. Четвертый «хеншель» (W.Nr. 0191) стал жертвой зениток у Константиновки.

24–25 мая самолеты II/Sch.G 1 участвовали в одном из наиболее кровопролитных сражений на Восточном фронте – пресечении попытки советских войск вырваться из котла под Харьковом. 26 мая штурмовики помогли остановить попытку прорыва 1-го, 5-го и 6-го кавалерийских корпусов, а также бронечастей 6-й и 57-й армий ценой потери одной машины: Hs 129B-1 (W.Nr. 0172) был подбит зенитками в районе Барвенково. А 28 мая разгром окруженных советских частей был завершен. В плен попали 240 000 бойцов и командиров, трофеями вермахта стали 1200 танков и 2000 орудий...

Sch.G 1 также действовала против советской 38-й армии в районе Купянска, севернее Изюма. Бруно Мейер, отпраздновавший 31 мая свой 500-й боевой вылет, позже вспоминал: «Наша пехота вела ожесточенные оборонительные бои против численно превосходящего противника. Главный советский удар был направлен на железную дорогу Чугуев–Купянск, куда противник бросил значительные танковые силы. Все отряды Hs 129 были брошены на отражение этого удара, но противник под покровом ночи и плохой погоды русские сумели добиться определенных успехов. Нашей пехоте приходилось несладко...» Но и здесь прорыв удалось остановить, а затем и ликвидировать Вермахт смог закрепиться на рубеже рек Донец и Оскол к востоку от Харькова, создав удобный плацдарм для летнего наступления.



**«От винта!». Пилот  
«хеншеля» готов к  
взлету. На стекле  
сдвижной форточки  
нанесены линии,  
соответствующие  
углам пикирования**

## Борьба с танками

С начала операции «Барбаросса» одной из самых неприятных неожиданностей, с которыми довелось столкнуться вермахту, стало наличие в частях и соединениях Красной армии довольно значительного количества танков Т-34 и КВ. Штатные противотанковые средства – 37-мм пушки – могли поражать эти боевые машины лишь при очень удачном стечении обстоятельств. До насыщения войск более мощными противотанковыми орудиями основным средством борьбы с такими танками оставались 88-мм зенитные пушки. Большие надежды возлагались и на авиацию, в первую очередь – на пикирующих бомбардировщиков. Но очень скоро оказалось, что применяемая «штуками» тактика бомбометания мало пригодна для поражения малоразмерных точечных целей – попросту говоря, попасть в танк, да ещё движущийся, при пикировании со средних высот было крайне трудно. Более удачным оказался прием, предложенный пилотами-штурмовиками из группы II(Schlacht)/LG 2 и чем-то напоминающий томпачтовое бомбометание, применяемое для поражения боевых кораблей. При этом самолет заходил на цель на предельно малой высоте, перед сбросом бомбы делая горку до 20–30 м. Бомба при этом поражала танк в боковую проекцию либо прямым попаданием, либо рикошетом от грунта. Летая на устаревших бипланах Hs 123, пилоты II(Schlacht)/LG 2 в первую зимнюю кампанию на Восточном фронте добились немалых успехов в борьбе с советскими танками в районах Смоленска, Вязьмы и Калинина. Но и этот способ рассматривался лишь как паллиатив – штаб люфтваффе требовал создания своеобразного «летающего противотанкового орудия», т.е. вооружения самолетов-штурмовиков пушками, способными поражать бронированные цели.

Одним из главных кандидатов на должность Panzerjäger – «охотника за танками» – руководство рейхсминистерства авиации рассматривало штурмовик «Хеншеля». Но его штатное вооружение – 20-мм пушки – отнюдь не отвечало требованиям противотанковой борьбы. Поэтому уже в 1939 г. рассматривались варианты вооружения самолета более тяжелыми орудиями. Мы уже упоминали о впечатлении, произведенном на Гитлера во время демонстрации авиатехники в июле 1939 г. самолетом Bf 110 с 30-мм пушкой МК 101. И хотя само орудие было ещё довольно «сырым», Геринг распорядился заказать 3000(!) таких пушек. В мае-июле 1940 г. выпустили небольшую партию из 12 самолетов Bf 110C-6, вооруженных такими

пушками. Боевое крещение МК 101 прошли в боях во Франции и во время «битвы за Британию» в 1940 г. Результаты испытания боем оказались неутешительными – орудие часто заклинивало. Исходя из этого, а также ввиду нехватки производственных мощностей у разработчика МК 101 – концерна «Рейнметалл-Борзиг» – рейхсминистерство авиации распорядилось не форсировать внедрение орудия в серийное производство до устранения выявленных недостатков. Лишь к марту 1942 г. МК 101 удалось довести до приемлемых кондиций. И хотя в то время уже создавалась пушка МК 103 такого же калибра, но более легкая и обладающая большей скоростью стрельбы, к моменту намечавшегося начала летнего наступления вермахта была изготовлена лишь опытная партия из десяти таких орудий. Поэтому «доведенная до ума» МК 101 попала-таки в мелкосерийное производство и нашла свое место на штурмовиках. 30 апреля 1942 г. начальник Технического отдела оберст Вольфганг Форвальд (Wolfgang Vorwald) писал: «Hs 129 является очень важным оружием. Снова и снова мы получаем от пехотных командиров с фронта жалобы на то, что люфтваффе никак не может содействовать в отражении неприятельских танковых атак... Технический департамент считает, что вооружение пушками МК 101 позволит группам 129-х решать все задачи». Существенной проблемой, которая мешала установке МК 101 на штурмовик Hs 129В, была малая емкость магазина – в первоначальном варианте пушка заряжалась барабанными магазинами емкостью всего шесть патронов. Для двухместного Bf 110C-6 это было терпимым недостатком – бортрадист мог менять магазины в полете. Но на одноместном «хеншеле» такая возможность отсутствовала. Поэтому в срочном порядке спроектировали новый 30-зарядный барабанный магазин.

13 мая на совещании у рейхсмаршала Геринга было принято окончательное решение о вооружении самолетов Hs 129В

**Один из первых вооруженных 30-мм пушкой МК 101 самолетов Hs 129В-1. Июнь 1942 г.**





**Hs 129B-2 (W.Nr. 141859) готовится к вылету на боевое задание на Восточном фронте. Самолет вооружен 30-мм пушкой MK 103 в подфюзеляжной установке. Хорошо виден наплыв в месте сопряжения крыла и фюзеляжа, где установлена 20-мм пушка MG 151/20**

пушками MK 101. Но в то время отряды группы II/Sch.G 1 либо уже были на фронте, либо готовились к отправке. В итоге, в «стартовый» состав группы попало всего три самолета с 30-мм пушками. Тем не менее их появление на фронте было замечено. Уже 26 мая одна шведская газета писала: «Как нам удалось узнать, немцы применили над Керчью и Харьковом новый бронированный истребитель – «летающее противотанковое орудие». Новый самолет вооружен пушкой, стреляющей специальными высокоэффективными противотанковыми снарядами, способными пробить броню советских супертанков».

В конце мая 1942 г. на аэродроме Харьков-Основа приземлился транспортный «Юнкерс» Ju 52, прибывший из рейха. На его борту находились пушки MK 101, боекомплект к ним, включая бронебойные снаряды с сердечниками из карбида вольфрама, а также несколько инженеров из испытательного центра в Рехлине. Орудия оперативно установили на самолеты отряда 4./Sch.G 1. Никакого опыта применения пушек MK 101 личный состав отряда не имел. Поэтому 26 мая было проведено теоретическое занятие, а в два последующих дня организована практическая стрельба по находящимся недалеко от аэродрома танкам KV-1, подбитым немецкими танкистами в ходе операции по окружению немецких войск в районе Барвенковского выступа. 27 мая в течение дня четыре пилота выполнили 12 самолетовылетов. Атаки выполнялись с пикирования под углом 10-30° строго поперек танка. Стрельба велась короткими очередями с дистанций 400-800 м по боковой поверхности цели (площадь примерно 15 кв. м). Результаты оказались удручающими: не было достигнуто ни одного попадания! Списав все на недостаточную тренированность пилотов, в первой половине дня 28 мая продолжили вылеты по той же цели – и снова результат нулевой: все 102

выпущенные снаряды пошли «в молоко». Считая танк у Барвенково «нефатовым» во второй половине дня летчики решили «расстрелять» другой KV-1, подбитый недалеко от Очеретино. При этом дистанцию уменьшили до 300-500 м. В результате в ходе 12 самолето-вылетов при расходе 94 снарядов было получено 12 попаданий. И хотя из попавших в башню и корпус танка 30-мм снарядов броню не пробил и серьезных разрушений элементам конструкции не нанес, в штаб люфтваффе было отправлено донесение: «С уверенностью можно сказать, что броня в 100 мм пробивается... 30-мм бронебойный снаряд 101 обладает достаточной бронепробиваемостью и может быть с успехом использован на Hs 129 с MK 101 для подавления тяжелых русских танков...».

Новые пушки поступили на вооружение штурмовиков как раз вовремя, чтобы принять участие в отражении очередной попытки советского наступления в районе Харькова. Уже к середине месяца пилоты отряда записали на свой счет 23 уничтоженных танка. Благодаря усилиям вермахта войска Юго-Западного фронта были отброшены к Воронежу. Пленные показали, что появление бронированных штурмовиков не прошло незамеченным – самолеты, неуязвимые к винтовочно-пулеметному огню, оказывали существенное деморализующее влияние на советскую пехоту.

В течение июня и начала июля самолеты II/Sch.G 1 наносили удары по целям в районе Воронежа. Действуя в центральном секторе южного участка советско-германского фронта, отряды группы использовали аэродромы Харькова, Волчанска, Шаталовки, Орла и Курска. Так, отряд 5./Sch.G 1 большую часть июня действовал с аэродрома Харьков-Рогань – 12 числа он отметил свой 100-й боевой вылет с этой базы. Потери были незначительны. 28 июня огнем зениток был подбит Hs 129B-2 (W.Nr. 0208), пилотируемый лейтенантом Гансом-Германом Штейнкампом (Hans-Hermann Steinkamp), попмотехом группы II/Sch.G 1. Левый двигатель загорелся, и летчик вынужден был садиться на территории, занятой советскими войсками, примерно в 3-4 км северо-восточнее моста через р. Тим. Немец сумел избежать плена и через несколько дней вернулся в часть. Впоследствии он стал одним из лучших асов штурмовой авиации. В тот же день был потерян ещё один «хеншель» из отряда 6./Sch.G 1.

Вечером 29 мая на аэродроме Фролов-Западный готовилось к вылету на задание звено «хеншей». Ведущим был командир группы II/Sch.G 1 майор Дарьес, а

ведомыми – адъютант группы обер-лейтенант Эдуард Кент (Eduard Kent) и обер-лейтенант Франц Освальд (Franz Oswald). Перед самым взлетом майор обнаружил, что забыл взять карту, и попросил Освальда одолжить ему свою. Несколько минут спустя самолеты поднялись в воздух, направляясь к обнаруженной ранее самолетом-разведчиком советской моторизованной колонне, отступающей на восток под натиском танков вермахта. Но вскоре на самолете Дарьеса забарахлили двигатели, и он вынужден был вернуться. Оставшийся «за старшего» обер-лейтенант Кент принял решение продолжить выполнение задания. Однако тут сюрприз преподнесла неожиданно испортившаяся погода, и Кенту ничего не оставалось, как лечь на обратный курс. В довершение всего, на его самолете отказал компас, и он по радио передал командование Освальду. Компас у того был исправен, но карта-то улетела вместе с Дарьесом! Освальд решил следовать на северо-запад. Вдруг слева к обоим «хеншелям» начали приближаться силуэты двух одномоторных истребителей. Освальд обнаружил их первыми, предупредив по радио Кента. Штурмовики развернулись в сторону истребителей. Выполнил несколько оборотительных маневров, немецкие пилоты опознали истребителей – это были свои «Мессершмитты» Bf 109. Но за время маневрирования Освальд и Кент потеряли визуальный контакт. Лишенный карты Освальд достал ракетницу и начал палить из неё в надежде, что Кент обратит внимание на его сигналы. Увы, Кент не заметил ракет. При помощи карты ему удалось сориентироваться и на последних каплях горючего дотянуть до базы. Освальд же, видя, что запас горючего тает с пугающей быстротой, взял курс точно на запад, рассчитывая обнаружить какой-нибудь аэродром или просто подходящую для посадки площадку. В конце концов, ему удалось посадить машину у дороги, по которой двигались немецкие войска. Поручив какому-то танкисту охранять самолет, обер-лейтенант на попутной машине добрался до ближайшего поселка. Там он организовал группу из шести солдат с полевой хлебопекарни для ночного караула у «хеншеля», а сам смог, наконец-то, позвонить в штаб своей группы – как раз в тот момент, когда его фамилию собирались вносить в список пропавших без вести... Бессонная ночь прошла для Освальда в поисках авиабензина, который удалось выпросить на находящемся примерно в 15 км аэродроме. Ранним утром к стоящему у дороги самолету подошла автоцистерна. Заправившись и с помощью экипажа цистерны запустив двигате-

ли, Освальд уже в 8.00 приземлился на родном аэродроме.

Пилоты 4./Sch.G 1 быстро разработали собственную тактику применения 30-мм пушек против танков. При этом в одном заходе с пологого пикирования выпускался весь боекомплект, что с большой долей вероятности вело к уничтожению танка. Правда, при этом в одном вылете поражалась только одна цель – но зато наверняка. При эксплуатации в строевых частях оказалось, что оружейники недостаточно подготовлены для обслуживания пушек МК 101 и часть таких пушек вышла из строя. На таких самолетах комплекты R2 заменялись на подфюзеляжные бомбодержатели. Ввиду нехватки штатных для «хеншелей» 50-кг бомб, отрядные оружейники приспособили для подвески на самолеты старые 10-кг авиабомбы. Такие боеприпасы стягивали металлическими лентами в пучки по пять штук. Hs 129В брал в перегруз до восьми таких «гроздьев»: четыре под фюзеляж и по два под каждую консоль крыла.

Со середины июля 1942 г. группа II/Sch.G 1 поддерживала наступление 6-й и 4-й танковой армий вермахта в направлении Волги. К тому времени 30-мм пушки появились и на самолетах отряда 5./Sch.G 1, но нехватка подходящих для таких пушек бронированных целей вынуждала большинство вылетов совершать с бомбами. Быстрый темп марша на Восток вынуждал часто менять полевые аэродромы. Яростное сопротивление, оказываемое частями Красной армии, вело к возрастанию интенсивности боевой работы. Обер-лейтенант Освальд в те дни записал в своем дневнике: «...постоянное напряжение сказывается на нашем физическом и психическом состоянии, наша эскадра постоянно поддерживает острие танкового клина,

**Штурмовик  
Hs 129В-1/Р2 с  
пушкой МК 101**





**Носовая часть  
Hs 129B-1/R2**

меня аэродромы каждые несколько дней. Нет времени даже на то, чтобы разбить палатки. Мы буквально спим на ходу и валяемся с ног от усталости. Согласно приказу Сталина, требующему не отдавать ни сантиметра собственной территории, русские оказывают ожесточенное сопротивление. Попадания в двигатель, пробитые топливные баки и дыры в крыльях стали повседневным явлением и не производят на нас никакого впечатления...» Вполне очевидно, что лишь прочная и надежная конструкция Hs 129B позволяла его пилотам столь невозмутимо относиться к боевым повреждениям.

Эмоциональные слова из дневника подтверждаются сухими цифрами документов: согласно отчету от 17 августа 1942 г. за три предыдущих месяца группа II/Sch.G 1 выполнила 2500 боевых вылетов! Обратимся снова к свидетельствам Освальда. 3 августа он описал в своем дневнике один из боевых вылетов: «Мы летели над линией фронта, выискивая цели, и сбросили несколько бомб на обнаруженные поблизости автомобили. Я летел ведомым, и в тот момент, когда заходил в атаку, увидел справа позиции неприятельской артиллерии. Сообщив по радио Кенту о своем открытии, я начал атаку на эту новую цель. Мне удалось увидеть эффект от попадания моих снарядов, и спустя мгновение в двух орудийных окопах начался пожар. Затем с ошеломляющим фейерверком взлетели на воздух боеприпасы. В следующем заходе мы поставили уничтожить остававшиеся пушки и обстреляли автомобили и конные упряж-

ки. Едва приземлившись, мы получили по радио поздравления и сердечную благодарность за выполненную работу от нашей дивизии». Стоит упомянуть, что в дневниковой записи речь идет о 297-й пехотной дивизии, находившейся на переднем крае и начинавшей ощущать нехватку боеприпасов. Кент и Освальд получили задание вылететь для «поднятия настроения» пехоты. Как видим, со своей задачей штурмовики справились. Характер выполнявшихся в тот период задач хорошо характеризует «хроника» из дневника того же Освальда:

«27.7.42 Бомбами уничтожена позиция зенитной артиллерии.

28.7.42 Атака на позицию зенитной артиллерии.

01.8.42 Налеты на артиллерийские позиции и конвой с горючим.

02.8.42 Мой 100-й боевой вылет против русских полевых позиций.

03.8.42 Уничтожение позиции артиллерии, подтвержденное по радио из 297-й пехотной дивизии.

07.8.42 Атака артиллерийской позиции.

09.8.42 Уничтожение бронепоезда. Вылеты прекращены из-за жары (62° на солнце). К самолетам нельзя притронуться.

10.8.42 Несколько налетов на позиции артиллерии.

14.8.42 Вылеты на непосредственную поддержку передовых частей».

Насколько можно сделать выводы из этих записей, для 30-мм пушек не находилось особо много работы – большинство боевых задач решалось посредством бомб и штатного стрелкового оружия.

Жаркое лето стало настоящим испытанием для наступающего вермахта. Тучи пыли поднимались в воздух, а невыносимая жара иногда вынуждала отменять боевые полеты. Двигатели воздушного охлаждения «Гном-Рон» попросту были неспособны работать при такой высокой температуре окружающего воздуха. Несмотря на хорошую живучесть Hs 129B, боевых потерь избежать не всегда удавалось. 15 августа 1942 г. самолет унтер-офицера Карла Вультша (Karl Wultsch) из отряда 5./Sch.G 1 был подбит зенитками в окрестностях Ржева. Пилоту пришлось садиться на занятой противником территории. Вультш попал в плен, а его самолет, вооруженный пушкой МК 101, стал трофеем. Так советские специалисты впервые получили возможность ознакомиться с новой пушкой и её специальными бронебойными снарядами. А два дня спустя были подбиты самолеты Освальда и его ведомого, лейтенанта Арнольда Плюмера (Arnold Plumer). Вылетев на штурмовку танков с аэродрома Фролов-Западный,

они попали под сильный зенитный огонь. Машина Плюмера загорелась, но он сумел посадить пылающий как факел «хеншель» с убранным шасси в поле. Получившего серьезные ранения пилота вытащили из огня двое хорватских солдат, впоследствии награжденных за этот поступок Железными крестами. Освальд собирался было продолжить выполнение задания, но правый двигатель его самолета остановился, и он также вынужден был садиться на вынужденную с убранным шасси. Приземлившись в каких-нибудь 500 м от трех советских танков, Освальд сумел добежать до немецких позиций, где и обнаружил Плюмера, находящегося в полубессознательном состоянии под опекой хорватов. Лишь к двум часам ночи пилотам удалось добраться до полевого госпиталя. Освальд, не получивший серьезных ранений, вернулся в часть. Плюмер же длительное время лечился и к летной работе уже не вернулся, хотя и продолжал службу в качестве адъютанта одной из штурмовых групп.

Весьма частыми были небоевые потери – самолеты повреждались, в основном при посадках, по причине переутомления пилотов. А 12 июля 1942 г. в Картнишевке «Юнкерс» Ju 87 протаранил два «хеншеля» из отряда 6./Sch.G 1. 3 августа на аэродроме Фролов-Западный от взрыва собственной бомбы получил повреждения Hs 129B-2 (W.Nr. 0211) – его пилот сбросил неиспользованный боеприпас над специально отведенным для этих целей районом, но тот взорвался преждевременно.

Успешный дебют вооруженных 30-мм пушками «хеншелей» не прошел мимо внимания высшего военно-политического руководства Третьего рейха. Правда, когда сухопутные войска занимали поля боя, на них, увы, не было обнаружено ни одного танка, пораженного из 30-мм пушек... Естественно, эти досадные подробности доводить до сведения командования после прежних бравурных рапортов было не с руки. Таким образом, создавалось мнение о пушечном Hs 129B как о своего рода противотанковом «чудо-оружии». Это привело к соответствующим «организационным мероприятиям», призванным увеличить количество штурмовых частей. Уже 13 мая 1942 г. Геринг издал приказ, предписывающий формирование в составе каждой истребительной эскадры отряда «охотников за танками» (Panzerjagerstaffel), вооруженный пушечными Hs 129B. Но реально сформировали лишь один такой отряд в составе эскадры JG 51 – Panzerjagerstaffel/JG 51, известный также как 13.(Panzer)/JG 51 (сокращенно – 13.(Pz)/JG 51). Формирование отряда осуществлялось на аэродроме



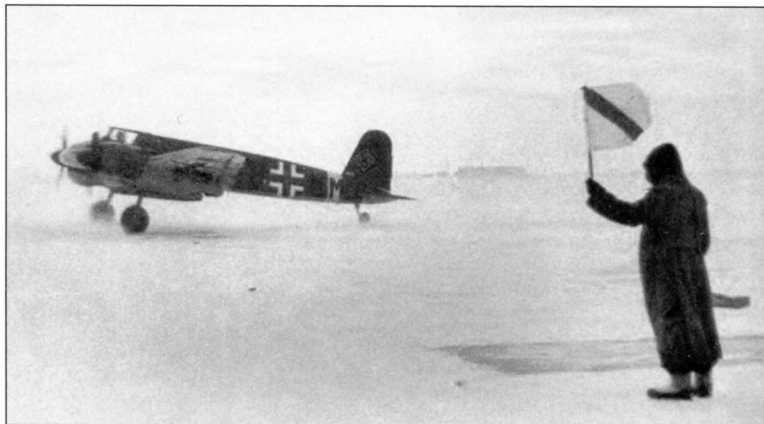
Демблин-Ирена, но если пилоты и наземный персонал группы II/Sch.G 1 имели для освоения «хеншелей» не менее трех месяцев, то подготовка личного 13.(Pz)/JG 51 осуществлялась в гораздо более сжатые сроки: отряд сформировали 1 июля 1942 г., а уже 5 августа он прибыл на фронт. Первоначально базой стал аэродром Харьков-Рогань, но практически сразу же 13.(Pz)/JG 51 перебросили под Ржев, на центральный участок Восточного фронта. Здесь и состоялось боевое крещение. За период с 14 августа по 26 сентября отряд, располагавший восемью самолетами Hs 129B-2, выполнил 73 боевых вылета. За это время, потеряв три штурмовика, 13.(Pz)/JG 51 записал на свой счет 29 уничтоженных танков.

В последующие два месяца на центральном участке советско-германского фронта между Ржевом и Вязьмой установилось затишье. Этот период был использован пилотами 13.(Pz)/JG 51 для интен-

**Пополнение боекомплекта бортового оружия Hs 129B**

**Работа оружейников требовала не только физических усилий, но и вниманья и аккуратности – ведь от этого зависела работоспособность бортовых пушек и пулеметов**





**Взлет с заснеженного полевого аэродрома. Восточный фронт, зима 1943/44 гг.**

сивных тренировок в стрельбе по танковым макетам. В итоге, отряд достиг 60 % точности попадания в цель. Наряду со стрелковой подготовкой, большое внимание уделялось и тактической. Пилоты отработывали процедуры взаимодействия с наземными частями посредством радиосвязи. К концу ноября отряд достиг довольно высокого уровня мастерства и вернулся к боевым действиям.

Ноябрь 1942 г. принес резкое ухудшение погоды на южном участке советско-германского фронта. Ежедневно около 9 утра, словно по расписанию, над степью простилался туман, иногда державшийся целый день. Нижняя граница облачности находилась на высоте всего 100–200 м. Это приковывало люфтваффе к земле. А летать нужно было – 19 ноября началось советское контрнаступление под Сталинградом. Базирующиеся в Миллерово «хеншели» из II/Sch.G 1, располагавшей к тому времени 20 такими самолетами, совместно с десятком «мессершмиттов» Bf 109E наносили бомбовые удары по советским частям, рвущимся к Донцу.

16 декабря 1942 г. 1-я гвардейская танковая армия силами примерно в 250 танков прорвала оборону противника на стыке 3-й румынской и 8-й итальянской армий. Вермахт уже не располагал в том районе никакими оперативными резерва-

**Один из Hs 129B отряда 13.(Pz)/JG 51. Восточный фронт, конец 1942 г.**



ми, и задача задержать продвижение советских танков была возложена на штурмовой отряд 4./Sch.G 1 – напомним, что он был вооружен «хеншелями» с пушками MK 101. В нескольких налетах штурмовики уничтожили 10 танков, но сдержать натиск целой танковой армии не смогли. Гауптман Франк Нойберт (Frank Neubert), в октябре 1942 г. принявший командование группой II/Sch.G 1, писал: «Ввиду сильнейших морозов MK 101 отказывали. При пробных стрельбах на земле все было в порядке, но в воздухе начинались проблемы. Даже присланные рейхсминистерством авиации инженеры не могли ничем помочь». В зимних условиях вскрылась неприятная особенность установленных на Hs 129B винтов противоположного вращения: при взлете они задували снег под фюзеляж. Мокрый снег набивался во все щели пушечной установки, а затем замерзал, образуя прочную ледяную корку. Кроме того, снег набивался и в ниши шасси. Это вело к возрастанию взлетного веса самолета на 50–100 кг.

Лютые морозы стали причиной множества аварий. Средний ресурс двигателей упал с 200 часов до менее чем 40. Унтер-офицер Вилли Толен (Willi Tholen), один из опытейших мотористов, вспоминал: «Мне удалось изобрести способ запуска двигателей при температуре окружающего воздуха -20–30°C с применением ацетиленового газа, обладающего способностью воспламеняться при гораздо более низкой температуре, чем обычная топливная смесь. Когда самолет возвращался с задания, мы старались не допустить замерзания двигателей, запуская их несколько раз в течение ночи. Некоторые Hs 129 поступали к нам с уже установленной системой подогрева масла, базирующейся на методе «холодного старта», разработанной в России. Благодаря добавлению в моторное масло 2,5 % топлива через специальную воронку вязкость масла существенно снижалась, и запуск двигателя был возможен даже при леденящем холоде. Когда двигатель разогревался, топливо испарялось и масло обретало свою обычную вязкость».

Рабочая жидкость, замерзающая в гидравлической системе, выход из строя приборов, аккумуляторов и других элементов электрооборудования, вызванный сильными морозами, привел к тому, что количество боеготовых самолетов Hs 129B в группе II/Sch.G 1 снизилось до шести машин – эквивалент половины отряда... Это означало, что боевые действия штурмовиков на Восточном фронте были практически парализованы.

22 декабря 1942 г. под натиском наступающей Красной армии группа II/Sch.G 1

должна была оставить Миллерово. Новой её базой стал Ворошиловград. В самом конце декабря туда же прибыл переброшенный из-под Ржева отряд 13.(Pz)/JG 51, поступивший в оперативное подчинение группы II/Sch.G 1. За период совместных действий с 1 по 16 января 1943 г. пилоты II/Sch.G 1 и 13.(Pz)/JG 51 уничтожили 13 танков противника.

Общие итоги 1942 г. для группы II/Sch.G 1 представлялись следующими. Её самолеты выполнили 6608 боевых вылетов, из них почти половина – 3128 – пришлось на долю Hs 129B. Довольно много летали и на устаревших Hs 123 (1532 вылета). Остальные вылеты (1938) осуществили истребители-бомбардировщики Bf 109E. В общей сложности самолеты сбросили 1386,5 т бомб. В воздушных боях было сбито 52 советских самолета (правда, подавляющее большинство побед пришлось на долю не «хеншелей», а «мессершмитов»). Ещё 55 вражеских самолетов уничтожили на земле. На счет группы записали 91 уничтоженный танк, 1081 автомобиль и 273 других транспортных средств. Собственные потери составили 41 самолет: 20 Hs 129B, пять Hs 123 и 16 Bf 109E. Парадоксально, но уровень потерь «антикварных» бипланов Hs 123 был вдвое ниже, чем новых бронированных штурмовиков: один сбитый Hs 129B приходился на 156 боевых вылетов, а один уничтоженный Hs 123 – на 306!

В декабре 1942 г. в составе люфтваффе появился ещё один отряд «истребителей танков» – 8.(Pz)/Sch.G 1. Собственно, это был «старый» отряд 2-й группы – 6./Sch.G 1, поменявший номера с отрядом 8./Sch.G 1, к тому времени сдавшим свои устаревшие бипланы Hs 123 и летавшим на истребителях Bf 109E-7. Отряд до февраля 1943 г. проходил подготовку на аэродроме Демблин-Ирена, а затем был переброшен на Восточный фронт, в Запорожье.

Статус «истребителей танков» получили и 4-й отряд эскадры Sch.G 1. В январе



1943 г. он действовал над сталинградским «котлом», базируясь в Тацинской. 5 января командир отряда обер-лейтенант Кент, заслуживший к тому времени репутацию умелого и одновременно «безбашенного» пилота, решил показать подчиненным класс в применении пушки МК 101 по бронированным целям. Мишенью стал подбитый танк Т-34, стоявший неподалеку от аэродрома. При втором заходе пилотируемый им Hs 129B-2 (W.Nr. 0275) зацепил башню танка. У самолета оторвалась хвостовая часть оперения, и он упал на землю, похоронив под своими обломками пилота. Новым командиром отряда стал гауптман Дитрих Герхард (Dietrich Gerhard). 20 января его самолет был поврежден, но Герхард смог сесть на вынужденную и уцелел. А десять дней спустя зенитным огнем был сбит самолет (W.Nr. 0306) гауптмана Нойберта, командира II/Sch.G 1. Пилот, несмотря на полученные ранения, уцелел, но машину пришлось списать.

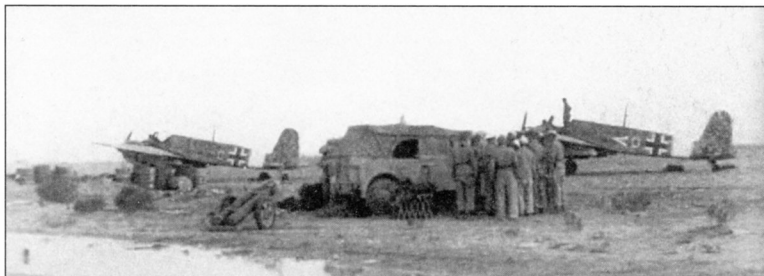
По состоянию на 20 февраля 1943 г. в отряде 13.(Pz)/JG 51 оставалось четыре Hs 129B, из них лишь два находились в летном состоянии. Эскадра Sch.G 1 имела 40 самолетов в восьми отрядах, из них 28 исправных. При этом Hs 129B оставались лишь в двух отдельных отрядах «истребителей танков» – 4.(Pz)/Sch.G 1 и 8.(Pz)/Sch.G 1, обе группы эскадры перевооружались на истребители-бомбардировщики Fw 190A-5.

**Прощальный салют. Похорон командира отряда 4./SchG 1 обер-лейтенанта Эдуарда Кента. Тацинская, январь 1943 г. Земля промерзла настолько, что вырыть могилу удалось только при помощи взрывчатки...**

## Под знойным небом Африки

В сентябре-октябре 1942 г. началось формирование 2-й штурмовой эскадры – Sch.G 2. Обе её группы изначально вооружались истребителями-бомбардировщиками Bf 109F, а штурмовики Hs 129B первоначально поступили лишь в отдельный отряд «истребителей танков» – 4.(Pz)/Sch.G 2. Предполагалось включить эскадру в состав 1-го воздушного флота и направить на северный участок советско-германского фронта. Но неблагоприятное для германо-итальянских войск развитие событий в Северной Африке и значитель-

ное усиление бронетанковых сил 8-й британской армии вызвало необходимость переброски в этот регион частей люфтваффе, способных бороться с танками. Единственной подобной частью, не задействованной на Восточном фронте, был отряд 4.(Pz)/Sch.G 2, проходивший подготовку на аэродроме Демблин-Ирена. Командовал частью гауптман Бруно Мейер. Отряд получил неофициальное наименование Schlacht und Panzerfliegerstaffel «Afrika» – Штурмовой и противотанковый авиаотряд «Африка».



**Предполетный инструктаж в отряде 4./SchG 2. Северная Африка, начало 1943 г.**

Самолеты отряда были модифицированы для африканских условий – такие доработки были опробованы в мае 1942 г. на одном из предсерийных Hs 129B-0 (W.Nr. 0016) и включали, прежде всего, установку противопыльных фильтров карбюраторов и новых масляных фильтров.

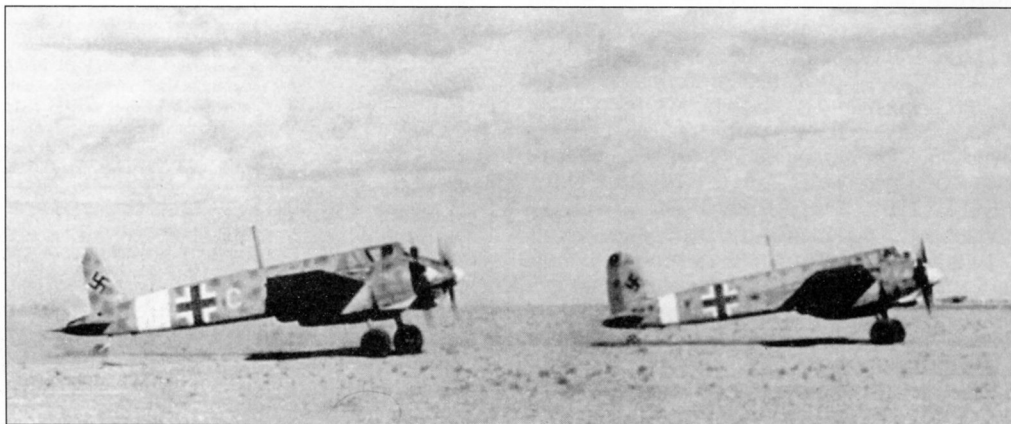
2 ноября 1942 г. самолеты 4.(Pz)/Sch.G 2 вылетели из Демблина через Краков, Будапешт, Белград, Софию и Салоники в Афины. Здесь отряд остался на несколько дней для осмотра самолетов, акклиматизации личного состава и получения тропической униформы. При последующем перелете на Крит над морем у о. Милос был потерян один «хеншель». Поисково-спасательные операции не дали результата, и причина катастрофы так и осталась невыясненной. Утром 7 ноября пять первых Hs 129B в сопровождении пары двухмоторных истребителей Bf 110 вылетели из Ираклиона в Тобрук. Хотя местная ПВО была заблаговременно оповещена о прибытии отряда, а силуэты «мессершмитов» сопровождения были хорошо знакомы зенитчикам, тем не менее прикрывавшая аэродром зенитная артиллерия открыла ураганный огонь. Штурмовикам пришлось снизиться до предельно малой высоты и заходить на посадку при сильном боковом ветре. В 12.15 все пять «хеншелей» благополучно приземлились в Тобруке – что соответствующим образом характеризует как мастерство пилотов, так и отсутствие одного у зенитчиков.

Отряд 4.(Pz)/Sch.G 2 прибыл в Северную Африку в трудный момент – около двух недель продолжалось начатое под Эль-Аламейном британское наступление. Рейды Королевских ВВС против аэродромов противника парализовали германо-итальянскую авиацию, насчитывавшую примерно 250 самолетов люфтваффе и столько же итальянских. Положение усугублялось активными действиями противника на воздушных и морских коммуникациях, вследствие чего резко уменьшились поставки топлива. В итоге, люфтваффе в Ливии выполняло в среднем лишь четверть от требуемого количества боевых вылетов. В довершение всего, 8 ноября 1942 г. началась операция «Торч» – высадка британских и американских войск в Марокко и Алжире, открывшая «второй фронт» против германо-итальянских соединений.

Базой для 4.(Pz)/Sch.G 2 стал аэродром Эль Адем в 24 км южнее Тобрука. Вскоре его посетил с инспекционной поездкой фельдмаршал Эрвин Роммель (Erwin Rommel). Гауптман Мейер писал: «...даже в глазах весьма скептически настроенного фельдмаршала сверкнула искорка надежды, когда он увидел самолеты нашего отряда с весьма впечатляющими пушками МК 101». Увы, оптимизм оказался преждевременным: самолеты не могли немедленно вступить в бой, поскольку бронебойные снаряды к МК 101 прибыли лишь 17 ноября. В тот же день 4.(Pz)/Sch.G 2 выполнил первые боевые вылеты. Снова обратимся к воспоминаниям Мейера: «Я повел звено из трех Hs 129 на свободную охоту в район Бир Эль Абд, где мы уничтожили два бронеавтомобиля, сопровождавших колонну из примерно 400 немецких и итальянских военнопленных. Освобожденные пленные после двух дней марша по пустыне смогли выйти к своим.

На обратном пути мы впервые наткнулись на британские танки «Крусейдер», стоящие на перекрестке дорог. Поскольку

**Пара Hs 129B-2 рулит на взлет под знойным солнцем Ливии**



мы шли в сторону базы на предельно малой высоте, укрываясь в складках местности, нам удалось незамеченными подкрасться к голове британской колонны, следующей на юг, как раз заправляющей. Около тридцати танков сгрудились вокруг цистерн. Оставшиеся цистерны находились в колонне примерно в 200 м позади танков. У головного танка стояла группа офицеров, изучающих карту. Остальные члены экипажей танков сидели или стояли на своих машинах. Когда мы пролетали над их головами, они приветственно махали нам. Вероятно, они идентифицировали самолеты как «Бристоль» «Бофайтер»... Наша радость от представившегося случая после долгих месяцев боев на Восточном фронте наконец-то применить оружие против западных союзников была так велика, что мы не могли пропустить возможность показать противнику, как должна выглядеть атака, проведенная, словно по учебнику.

...Когда мы заложили вираж и начали набирать высоту, британцы наконец увидели черные кресты на крыльях, и на земле мгновенно все пришло в движение. Башни танков развернулись в нашу сторону и плюнули огнем. Нам готовился по-настоящему горячий прием, но мы обстреляли танки из наших пушек, попав в пять из них, удалось также поджечь несколько цистерн».

Вылеты на свободную охоту стали обычной практикой для «африканских» «хеншелей». Практически в каждом полете случались встречи с вражескими истребителями, но не в последнюю очередь благодаря удачному камуфляжу «хеншелей», позволяющему действовать на малых высотах без истребительного прикрытия. Тот же Мейер вспоминал случай, когда в одном из вылетов потерял визуальный контакт со своим ведомым и смог обнаружить его лишь благодаря радиосвязи!

Войска Роммеля, дезорганизация которых делала невозможным контрудар, продолжали отступать. Штурмовикам в ливийской пустыне, равно как и их коллегам в приволжских степях, приходилось часто менять аэродромы. Когда отряд 4.(Pz)/Sch.G 2 находился на аэродроме западнее Соллума, сильнейшая песчаная буря на шесть часов приковала самолеты к земле. После того как небо прояснилось и отряд попытался возобновить полеты, оказалось, что дальность пробега «хеншелей» возросла с 750 до 1400 м, снизились и другие летные качества машин. После второй песчаной бури, заставшей отряд в Бенгази, самолеты с пушками МК 101 вообще не смогли оторваться от земли – пришлось демонтировать тяжелые орудия. 20 ноября, всего че-

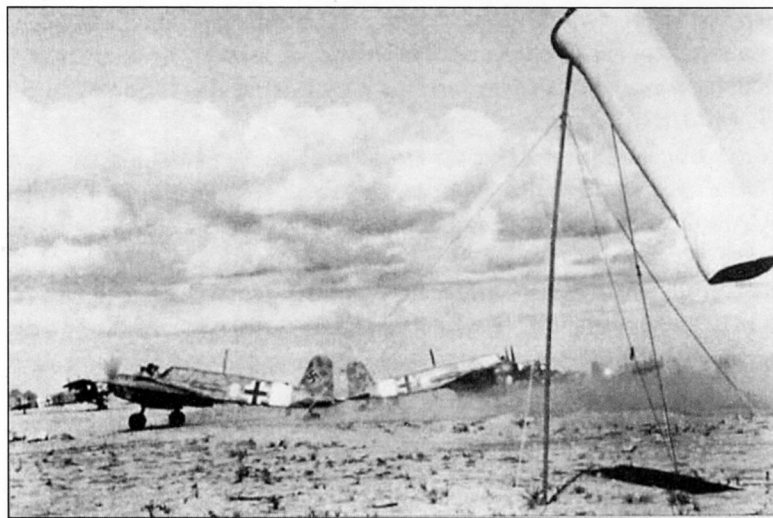


рез три дня после начала боевых действий, отряд получил приказ перелететь в Мисурату для ремонта, но ни один самолет не смог оторваться от земли. Лишь к 22 ноября технику кое-как привели в порядок и перегнали в Мисурату. Песок ливийских пустынь оказался ещё более вредным для нежных моторов «Гном-Рон», чем пыль русских степей...

Причиной аварий двигателей и значительного падения их мощности были фильтры «Дельбаг», совершенно не соответствовавшие своему назначению. В течение декабря 1942 г. в воздух удавалось поднять лишь одиночные машины. В такой ситуации семь Hs 129B, остававшихся в отряде 4.(Pz)/Sch.G 2, 31 декабря было решено перебазировать на аэродром Кастельбенито поблизости Триполи. Механики смогли подготовить самолеты к перелету лишь к 10 января 1943 г. Все машины смогли преодолеть дистанцию в 200 км, но расход масла на каждый из моторов составил около 24 литров, в то время как

***Hs 129B-2 из отряда 4./SchG 2 на полевом аэродроме в Северной Африке***

***Самолеты Hs 129B-2 из отряда 4.(Pz)/SchG 2 на аэродроме в Северной Африке***



в обычных условиях этот параметр находился в пределах 4–6 литров.

На новом аэродроме отряда отнюдь не ожидала спокойная жизнь. 13 января противник подверг Кастельбенито авианалету, впервые применив новые осколочные бомбы, представлявшие собой связки из шести 10-фунтовых (4,5-кг) боеприпасов. Большинство бомб поразили ангары крупных авиаремонтных мастерских, уничтожив 23 и серьезно повредив ещё 11 самолетов. Досталось и 4.(Pz)/Sch.G 2 – три его «хеншеля» были полностью уничтожены, а ещё три повреждены. В итоге, в отряде остался единственный исправный самолет. Командованию ничего не оставалось, как вывезти личный состав 4.(Pz)/Sch.G 2 воздушным путем в Комизо (Сицилия). Предполагалось, что после получения новых самолетов отряд вернется в Тунис, но, в конечном итоге, наземный персонал поездом отправили на Восточный фронт. Туда же последовали и летчики, получившие в Иоганнстале новые Hs 129B.

Наряду с 4.(Pz)/Sch.G 2 в Северной Африке сражался ещё один отряд «хеншелей». В сентябре 1942 г. 5.(Pz)/Sch.G 1, возглавляемый обер-лейтенантом Францем Освальдом, был отведен с Восточного фронта в Йесау (Восточная Пруссия) для перевооружения. Предполагалось, что, получив новые Hs 129B-2, он снова

вернется в Россию, но резкое ухудшение обстановки в Северной Африке, вызванное началом операции «Торч», поменяло планы. Люфтваффе срочно требовались силы для противодействия противнику в Тунисе, и уже 9 ноября 1942 г. туда начали перебрасывать первые авиачасти. В их число должен был войти и отряд 5.(Pz)/Sch.G 1, но его передислокацию тормозила нелетная погода. 17 ноября, получив накануне благоприятный прогноз, его самолеты вылетели из Гроссенхайма в Эрфурт. Но, как известно, метеорологам свойственно ошибаться. Самолеты попали в сильный туман, усугубляемый низкой облачностью. Большинство пилотов отряда не имели опыта слепых полетов, а на «хеншелях» отсутствовали необходимые для этого приборы. В итоге, отряд оказался рассеянным, и пилоты сели на нескольких аэродромах. Фельдфебель Отто Кифер (Otto Kiefer) разбил свой самолет, пытаясь сесть на автобане, но сам уцелел. С учетом сложившихся обстоятельств, можно считать, что отряд ещё легко отделался – после полудня все остальные машины отряда вновь собрались в Гроссенхайме и со второй попытки добрались-таки до Эрфурта. Но там из-за плохой погоды пришлось застрять до 21 ноября. В итоге, лишь 29 ноября отряд достиг места назначения – аэродрома Эль Ауина, большого и хорошо оборудованного объекта на северо-западном побережье Туниса. Здесь 5.(Pz)/Sch.G 1 поступил в распоряжение командующего люфтваффе в Тунисе (Fliegerfuhrer Tunisia) оберста Харлингхаузена (Harlinghausen).

Если в Ливии штурмовикам досаждали песчаные бури, то в Тунисе зимой 1942/1943 гг. шли проливные дожди, превратившие аэродромы в болота. Но, по крайней мере, здесь не было всепроникающей пыли, так пагубно сказывавшейся на работоспособности двигателей, и отряд 5.(Pz)/Sch.G 1 демонстрировал высокую степень боеготовности. К концу ноября линия фронта в Тунисе стабилизировалась, проходя от Седженане на севере через Сиди Нсир и Меджез эль Баб до Бу Арада на юге.

30 ноября 1942 г., на второй день после прибытия, состоялся боевой дебют 5.(Pz)/Sch.G 1 в Северной Африке. Обер-лейтенант Освальд со своим ведомым обер-гефрейтором Гессе (Hesse) уничтожили один английский танк. 2 декабря отряд выполнил девять боевых вылетов против двух британских полков, рвущихся к Тебурде, а вечером следующего дня три самолета штурмовали артиллерийские позиции в том же районе. 4 декабря три «хеншеля» охотились за танками и бронемашинами юго-западнее Тебурды. Выле-

**Абориген на фоне севшего на вынужденную «хеншеля». Восстановить машину не удастся, но хозяйственные механизмы снимут с самолета все узлы, пригодные для дальнейшего использования. Северная Африка, начало 1943 г.**

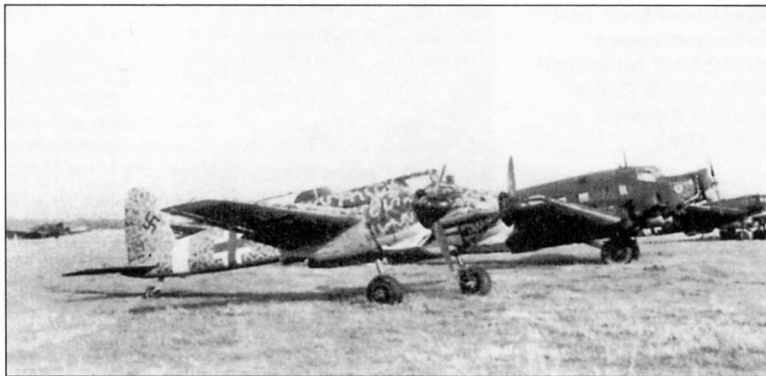


ты в том районе продолжались и на следующий день. Противодействия в воздухе штурмовики не встречали, за исключением слабого огня зениток, а потери пока ограничивались одним подбитым Hs 129B-2, пилот которого смог благополучно посадить машину на своем аэродроме. Ober-лейтенант Освальд писал 4 декабря в письме домой: «До сих пор я выполнил четыре боевых вылета. Вражеские истребители нам не встречались. Здесь действуют, главным образом, «Лайтнинги», двухфузеляжные американские самолеты, но наши истребители их регулярно сбивают». В следующем письме от 9 декабря он писал: «Позавчера и сегодня мы добились значительных успехов, уничтожив восемь танков, бронемашин и грузовиков без потерь с нашей стороны». В тот день дождь, зарядивший с утра, не позволил выслать в традиционный разведывательный полет «Юнкерса» Ju 88, доставлявшего информацию о потенциальных целях. Тем не менее, когда распогодилось, пара Hs 129B-2 отправилась на свою обычную охоту в район Губелла – Пон-дю-Фас – Бу Арада. Самолеты были встречены интенсивным пулеметным и ружейным огнем, но сумели поджечь три машины. Клубы дыма и пыли не позволили разобрат, что это было – грозные танки или же безобидные грузовики. Во втором заходе удалось поразить пять легких бронетранспортеров «Универсал».

Уже первые вылеты показали, что для поражения британских бронемашин вполне достаточно 20-мм пушек MG 151/20. Танки же союзников очень разнились своей устойчивостью к огню. Британские «Валентайны» и «Черчилли» загорались весьма неохотно, давая своим экипажам достаточно времени для того, чтобы покинуть машину. А вот «Шерманы» недаром заслужили прозвище «Ронсон» (известная марка зажигалок) – при попадании в мотоотсек экипаж имел всего около 5 секунд, чтобы покинуть танк.

12 декабря 1942 г. все десять «хеншелей» отряда 5.(Pz)/Sch.G 1 участвовали в налете на большое скопление техники у Губеллы. Три самолета получили повреждения от огня зениток, но и урон, причиненный противнику, был весьма значителен. Штурмовики уничтожили пять танков, броневомобиль, пять арттягачей и два грузовика, ещё два танка и четыре зенитки, смонтированные на автомобильных шасси, получили повреждения.

18 декабря пилоты двух Hs 129B-2 обнаружили в море южнее Хаммамета вражескую субмарину. Этот эпизод породил идею опробовать «хеншель» в качестве противолодочного самолета – предполагалось, что огневой мощи 30-мм пушки



будет достаточно для причинения субмарине серьезных повреждений и лишения её возможности погружаться. 20 декабря пара штурмовиков отправилась в первый – и как впоследствии оказалось, последний – патрульный полет над морем. Вражеских кораблей обнаружить так и не удалось. Впоследствии было признано более целесообразным применять штурмовики по прямому назначению – для поддержки сухопутных войск. Неудачным оказался и второй вылет 20 декабря, когда три самолета были высланы с задачей штурмовать вражеские колонны у Пон-дю-Фас – ввиду плохой погоды самолеты вернулись на базу, так и не достигнув цели.

Поскольку в течение первых двух недель боев в Тунисе отряд не понес потерь, настроение у пилотов было отличным, в чем смог удостовериться военный корреспондент, посетивший часть 14 декабря. Он записал слова Освальда: «Мы заслужили очень хорошую репутацию у армейцев благодаря проделанной нами работе». Несколько месяцев спустя, во время короткого визита в Рим, Освальд пообщался с некоторыми армейскими офицерами, передавшими свои впечатления от встречи с «хеншелями» на фронте. Они отмечали, что наблюдатели на фронте были шокированы тактикой штурмовиков, заходивших на цель на высоте буквально 1–2 м. Самолеты внезапно появлялись над целью наносили сокрушающий удар и исчезали, прежде чем противник мог что-либо предпринять. Полеты на бреющем, хотя и требовали от пилотов предельной концентрации, в значительной мере защищали штурмовиков от вражеских истребителей. В середине декабря звено из четырех Hs 129B-2 бомбило объекты в Ле Гула. При этом «Спитфайры», патрулирующие на высоте примерно 1000 м, попросту не заметили «хеншелей»!

При атаке цели штурмовики могли сделать лишь один заход до того, как «просыпалась» вражеская ПВО. Уже во втором заходе самолеты подвергались ожесточенному обстрелу, поскольку британцы

**Несколько Hs 129B-2 из состава 8./SchG 2 получили оригинальный камуфляж в виде песчаного цвета «змеек» на темно-зеленом фоне**

**Буксировка на техобслуживание Hs 129B-2 из состава 8./SchG 2. Северная Африка, начало 1943 г.**



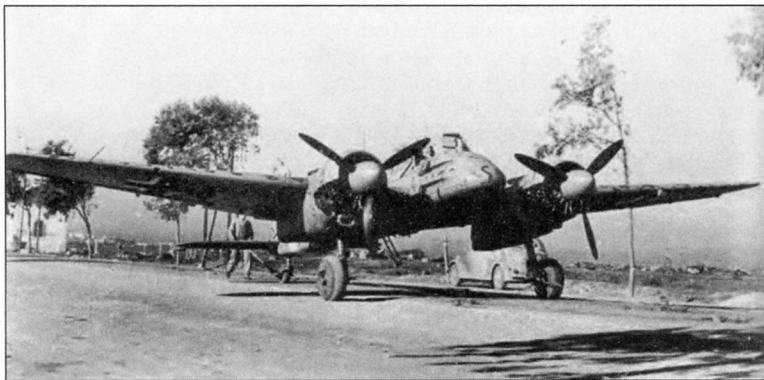
всегда включали в состав колонн мобильные зенитные установки на автомобилях. Это стало неприятной новинкой для пилотов, имевших опыт боев на Восточном фронте – там колонны на марше имели гораздо более слабую ПВО.

К третьей декаде декабря авиация союзников в Тунисе значительно усилилась, и отряд 5.(Pz)/Sch.G 1 понес первые потери. 22 декабря самолеты отряда выполнили в общей сложности 13 вылетов против скоплений войск у Джебель Шакур. Было уничтожено или повреждено около 20 транспортных средств противника. Ещё примерно полтора десятка наземных целей поразили прикрывавшие штурмовики «мессершмитты» из группы II/JG 51. Вероятно, отвлекшись на штурмовку, они прозевали появление «Лайтнингов» из американской 58-й истребительной эскадрильи. Пилоты штурмовиков заметили самолеты, но приняли их за Ju 88. Американские же летчики также не смогли опознать незнакомые двухмоторные монопланы, приняв их ...за Ju 88! Впрочем, кресты на крыльях не оставляли сомнений в том, что самолеты германские, и «Лайтнинги» сбили два из них. На деле же 5.(Pz)/Sch.G 1 потерял лишь одного Hs 129B-2 (W.Nr. 0315). Самолет, пилотируемый унтер-офицером Густавом Фрелихом (Gustav Frohlich), разбился в безлюдной местности.

23 декабря три «хеншеля» под прикрытием истребителей из II/JG 51 вылетели на «вооруженную разведку», уничтожив танк и грузовик. Подобный вылет силами пары штурмовиков повторили и 25 числа, но на этот раз плохая погода не позволила обнаружить цели.

27 декабря обер-лейтенант Освальд пошел в полет на «вооруженную разведку» в район в 25 км южнее Пон-дю-Фас сразу восемь Hs 129B-2 под прикрытием четырех Bf 109 из II/JG 51. Примерно в 40 км за линией фронта самолеты обнаружили группу броневых автомобилей, прицельно сбросив по ним бомбы. Уцелевшие машины бросились во все стороны. Освальд разрешил своим пилотам преследовать автомобили поодиночке. В течение нескольких минут все цели были уничтожены, и штурмовики, вновь сформировав строй, легли на обратный курс. Полет проходил над холмистой равниной, и пилоты не смогли заметить хорошо замаскированную позицию зенитных пулеметов. Из выпущенных ими нескольких очередей одна поразила «хеншель» Освальда. Мгновенно вспыхнул левый двигатель, и за самолетом потянулся длинный огненный след. Дотянуть до базы не было никакой возможности, но и место для вынужденной посадки найти было трудно – местность изобиловала оврагами. Заметив небольшой водоем, не обозначенный на карте, обер-лейтенант посадил пылающий как факел самолет на воду, мгновенно погасившую пламя. Прыгнув в воду, Освальд обнаружил, что оно довольно глубокое, а до берега далековато... Быстро промокшая одежда тянула на дно, но пилоту удалось сбросить ботинки и кое-как добраться до спасительной суши.

Освальду казалось, что он сел довольно близко от линии фронта. На деле же до германских позиций было добрых 15 километров. Спрятавшись в кустах, летчик просидел там десять часов в ожидании наступления темноты. Все это время мимо него проходили французские солдаты.



Иногда они приближались настолько, что Освальд мог слышать их разговоры, из которых понял, что летчик немецкого самолета, севшего на озеро, считается утонувшим. Когда стемнело, обер-лейтенант отправился в путь. В течение долгих 13 часов в одних носках, пытаясь не попасться вражеским патрулям, он преодолевал те километры, что отделяли его от германских позиций, и сумел-таки достичь цели.

Тем временем 5.(Pz)/Sch.G 1 продолжала боевую работу. 28 декабря восемь Hs 129B-2, ведомых лейтенантом Юрком (Jurk), в сопровождении «мессершмиттов» вновь атаковали скопление техники у Пондю-Фас, уничтожив пять автомашин, а ещё два автомобиля и один танк повредив. В этот момент над полем боя появились вражеские истребители – девять британские «Спитфайры» из 111-й и 152-й эскадрилий, к которым вскоре присоединились американские «Лайтнинги» из 14-й истребительной группы. Истребители сопровождения пытались защитить «хеншели», сумев сбить несколько вражеских самолетов, но численное преимущество союзников было подавляющим. В итоге, отряд 5.(Pz)/Sch.G 1 потерял сбитыми три самолета. Погиб один пилот – фельдфебель Отто Симс (Otto Siems). Был сбит и один «мессершмитт». Пилоты штурмовиков сражались наравне с истребителями – обер-гефрейтору Леланцу (Lelenz) удалось сбить одного «Спитфайра» и повредить другого. Тем не менее бой наглядно показал, что эффективное применение штурмовиков возможно лишь в условиях господства люфтваффе в воздухе. А об этом в Северной Африке нельзя было и мечтать – почти все ресурсы Германии поглощала мясорубка Восточного фронта.

В начале 1943 г. отряд 5.(Pz)/Sch.G 1 был переименован в 8.(Pz)/Sch.G 2. Первую неделю января штурмовики совместно с пикировщиками Ju 87 из группы II/St.G 3 наносили удары по вражеским колоннам, приближающимся к Фундуку. При этом был потерян один самолет, 2 января совершивший вынужденную посадку. К тому времени с некоторых «хеншелей» отряда сняли 30-мм пушки – расходовать дефицитные вольфрамовые снаряды против автомобилей и «тонкокожих» броневиков представлялось ненужным расточительством. Такие самолеты летали с бомбовой нагрузкой из четырех 50-кг бомб под фюзеляжем и двух контейнеров АВ 23 с 2-кг бомбами под крылом. «Пушечные» штурмовики ограничивались парой бомб или кассет под крылом. Взаимодействие с пикировщиками строилось таким образом: сначала «штуки» сбрасывали 250-кг бомбы, пытаясь подавить

средства ПВО, а затем «хеншели» работали по колонне малокалиберными бомбами. Например, 3 января наряд сил состоял из пяти Ju 87, пары Hs 129B-2 и 11 Bf 109 в качестве истребителей прикрытия. При налете четыре из пяти «штук» получили повреждения, причем три из них пришлось по возвращении списать, а вот «хеншели» вышли из боя невредимыми. Позже в тот день три Hs 129B-2 и девять «мессершмиттов» штурмовали автомобильную колонну северо-восточнее Усселтии.

18 января 1943 г. очередное опасное приключение пережил обер-лейтенант Освальд. В то утро воздушная разведка обнаружила две крупные колонны техники британских 1-й и 6-й бронетанковых дивизий в районе Бу Арада. В 12.30 три Hs 129B-2 в сопровождении восьми «мессершмиттов» из II/JG 53 отправились для удара по столь «лакомой» цели. Но чуть раньше по колоннам отработали истребители-бомбардировщики Fw 190A из III/SKG 10 и II/JG 2. Они причинили британцам определенный урон, но разворошили «осиное гнездо» ПВО. Когда над целью появились «хеншели», их встретил плотный огонь из «бофорсов» и пулеметов. Самолет Освальда (для обер-лейтенанта это был 13-й боевой вылет над Тунисом) уже в первом заходе получил несколько прямых попаданий, в результате чего из строя вышли радиостанция и компас, а сам пилот был ранен в голову. К счастью, двигатели работали. Выйдя за пределы огня зениток, Освальд установил визуальный контакт с истребителями сопровождения и под их прикрытием благополучно вернулся на базу. Гораздо меньше повезло одному из его ведомых, обер-лейтенанту Фрицу Краузе (Fritz Krause). Его Hs 129B-2 (W.Nr. 0292) получил массу попаданий в фюзеляж. Машина задрала нос, в медленной полубочке опрокинулась на спину и, упав на землю, взорвалась. У летчика не было никаких шансов уцелеть...

**Группа туземцев на фоне сбитого Hs 129B-2 из состава 8./SchG 2**



Освальд, несмотря на ранение (оказавшееся, впрочем, легким), уже 20 января вновь отправился в боевой полет. И вновь он закончился неприятностями: из-за останков обоих двигателей обер-лейтенанту пришлось садиться на вынужденную в пустыне. Проведя ночь в палатке кочевников, спустя 26 часов после инцидента, Освальд смог добраться до своих.

В начале 1943 г. авиачасти в Тунисе посетил с инспекционной поездкой генерал Адольф Галланд (Adolf Galland). Освальд получил возможность изложить командованию свои взгляды на применение штурмовиков. Посетовав на хроническую нехватку запчастей и персонала, обер-лейтенант высказал просьбу перевооружить отряд истребителями-бомбардировщиками Fw 190. Но результат беседы был совершенно неожиданным: в течение буквально нескольких дней 8.(Pz)/Sch.G 2 получил пополнение в лице новых Hs 129B-2. Количество самолетов в отряде превысило три десятка, и сам Освальд иронически заметил: «Проснувшись однажды, я с удивлением обнаружил, что команду уже не отрядом, а группой». Впрочем, количественное пополнение не отразилось на статусе части – 8.(Pz)/Sch.G 2 продолжал формально считаться отрядом. Мотивом сохранения «хеншелей» в Северной Африке стала хорошая репутация их как противотанковых самолетов, заслуженная на совершенно ином театре военных действий – Восточном фронте.

Февраль и март 1943 г. стали для люфтваффе в Северной Африке периодом очень тяжелых потерь. Авиация и ПВО союзников в этом регионе существенно усилились, а адекватного усиления люфтваф-

фе не было. В такой ситуации маломаневренные и нескоростные ударные самолеты – прежде всего, Hs 129 и Ju 87 – имели мало шансов на выживание. К тому же они требовали серьезного наряда истребителей для сопровождения, что в условиях численного превосходства авиации противника выглядело нерациональной тратой и так скромных сил. Гораздо лучше на их фоне выглядели скоростные истребители-бомбардировщики Fw 190A, вполне способные постоять за себя в схватках со «Спитфайрами» и «Лайтнинггами».

К 10 апреля непрекращающиеся бомбардировки аэродромов, а также хроническая нехватка топлива и запчастей привели отряд 8.(Pz)/Sch.G 2 практически в небоеспособное состояние: из 16 числящихся в нем Hs 129B-2 боеспособными оставались лишь две машины. 20 апреля началась эвакуация отряда из Африки. На Сардинию, на аэродром Дечимоманну, удалось перегнать восемь «хеншелей». При этом не обошлось без приключений – командир отряда обер-лейтенант Освальд заблудился в тумане и вместо Сардинии оказался в Аяччо на Корсике. Впоследствии он присоединился к части. После короткого отдыха в июне 1943 г. отряд 8.(Pz)/Sch.G 2 перевели в Демблин-Ирене для подготовки к развертыванию на Восточном фронте.

Итоги боевого применения штурмовиков в Тунисе подытожил генерал Галланд: «Я выслал два отряда истребителей танков в Африку в тот момент, когда Тунис был практически окружен. Их пилоты были прекрасно подготовлены и храбры, но и они ничего не могли предпринять в условиях численного превосходства противника».

## Штурмовики в битве над Кубанью (март-июнь 1943 г.)

В феврале 1943 г. штурмовые эскадры люфтваффе подверглись реорганизации. Самолеты Hs 129B остались на вооружении четырех отрядов – 4.(Pz)/Sch.G 1, 8.(Pz)/Sch.G 1, а также 4.(Pz)/Sch.G 2 и 8.(Pz)/Sch.G 2. В двух отрядах (7./Sch.G 1 и 7./Sch.G 2) продолжали летать антикварные бипланы Hs 123, пригодные, по сути, лишь к ночным налетам. Остальные части обеих эскадр были перевооружены скоростными истребителями-бомбардировщиками Fw 190. К тому времени на Восточном фронте находились три отряда Hs 129B – помимо 4-го и 8-го отрядов 1-й штурмовой эскадры, там был еще и отряд 13.(Pz)/JG 51. К концу февраля всех их сосредоточили в Запорожье, включив в состав т.н. «Панцерягдкоммандо Вейсс» («Танкоистребительного командования Вейсс»), возглавляемого обер-лейтенантом Отто Вейссом (Otto Weiss).

Командование Вейсса не осуществляло непосредственное руководство штурмовиками – его задачей было обеспечение концентрации противотанковых самолетов на наиболее опасных направлениях, после чего «хеншели» летали «по вызову» наземных частей. Типичным примером такого рода операций стал бой 19 марта 1943 г. у деревни Томаровка, где части элитной пехотной дивизии «Гроссдойчланд» столкнулись с группой советских танков. Вызванные штурмовики поразили все танки, кроме двух, добытых самоходными орудиями «Гроссдойчланда». После атаки на поле боя было обнаружено 29 уничтоженных танков. Истребители И-16 пытались атаковать Hs 129B, но безуспешно. Более того, один из «ишаков» был сбит «хеншелем» и упал примерно в сотне метров от бронетранспортера командира разведбата дивизии.

В начале апреля 1943 г. на Восточный фронт прибыл отряд 4.(Pz)/Sch.G 2, ранее действовавший в Северной Африке. Его командир, гауптман Бруно Мейер, возглавил и бывшее «Панцерягдкомmando Вейсс» – теперь его должность именовалась «Фюрер дер Панцерягер», т.е. «командующий истребителями танков». Вместо него командиром 4.(Pz)/Sch.G 2 назначили майора Матушека (Matuschek). Этот отряд пока оставили в резерве в Запорожье. Остальные части, подчиненные Мейеру, в апреле 1943 г. действовали на южном участке советско-германского фронта. Так, находящийся в Керчи в составе 1-го авиакорпуса 8.(Pz)/Sch.G 1 летал над Кубанью. В Сталино дислоцировался 4.(Pz)/Sch.G 1, приданный 4-му авиакорпусу и воевавший над р. Донец. Наконец, отряд 13.(Pz)/JG 51 находился в Харькове, в составе 8-го авиакорпуса, и действовал в районе р. Оскол.

Победное для вермахта завершение в середине марта 1943 г. битвы за Харьков позволило германскому командованию стабилизировать южный участок Восточного фронта. Но для штурмовиков передышки не было. Соединения вермахта (прежде всего, 17-я армия), ведущие бои на Кубани и Таманском полуострове, требовали воздушной поддержки. Именно этот район стал до середины июля основным участком боевых действий для штурмовиков. Над Кубанью пилоты Hs 129В добились значительных успехов, подхваченных и растиражированных нацистской пропагандой. Корреспонденты всевозможных печатных изданий стали частыми гостями отрядов истребителей танков, прозванных в прессе «die fliegende Pak» – «летающими противотанковыми пушками». Особое внимание доставалось 8.(Pz)/Sch.G 1, которым командовал оберлейтенант Рудольф-Хейнц Руффер (Rudolf-Heinz Ruffer). Именно эта часть особо отличилась в боях над Кубанью. Главные усилия штурмовиков в тот период были направлены на поражение скоплений советской бронетехники, концентрация которой на определенных участках свидетельствовала о подготовке к контрударам. Как отмечали сами пилоты, по сравнению с предыдущими месяцами танковые части Красной армии стали гораздо больше внимания уделять маскировке на местности, так что их обнаружение иногда становилось весьма трудной задачей. Такая тактика требовала тесного взаимодействия с воздушной и наземной разведкой. Своеобразным символом боевого содружества самолетов-штурмовиков и наземных войск стало присвоение штурмовым авиачастям права наносить на свои самолеты изображение «Infanteriesturmabzeichen» – «Пехотного штурмового знака», вручавшегося солдатам за участие в



ближнем бою. На Hs 129В такие знаки нанесли на борта фюзеляжа, а также на его носовую панель.

Напряженная боевая работа вела к неминуемым потерям. По одному самолету 8 и 13 мая 1943 г. потерял отряд

***Hs 129В на Восточном фронте. Хорошо виден пехотный штурмовой знак на передней панели фюзеляжа***



***У пилота этого штурмовика явно прекрасное настроение. Хорошо виден прицел, установленный перед козырьком фонаря (в тесной кабине «хеншеля» для него попросту не нашлось места) и изображение пехотного штурмового знака***

**Гауптман Руффер в кабине своего «хеншеля». Хорошо виден 6-мм бронезаголовник**



**«Есть чем гордиться!» Рудольф-Гейнц Руффер (ещё в звании обер-лейтенанта) и его механик рассматривают отметки о победах на руле направления «хеншеля». На боевом счету Руффера к моменту его гибели 16 июля 1944 г. было более 80 уничтоженных танков**

4.(Pz)/Sch.G 1. Гораздо выше были потери 8.(Pz)/Sch.G 1, действовавшего над Кубанью с аэродромов Керчь и Анапа: в течение апреля-мая он лишился 11 самолетов (один самолет сбит 5 апреля, по два – 15-го и 16-го, один – 3 мая, два – 5-го, два – 27-го и один – 29 мая). К счастью, большинство пилотов смогли спастись и вернуться в часть. Но случались и безвозвратные потери – так, 29 мая при атаке танков Т-34 западнее станицы Крымской



был сбит Hs 129B-2 (W.Nr. 4046), пилотируемый одним из лучших летчиков-штурмовиков 13.(Pz)/JG 51 обер-лейтенантом Зеукеном (Seuken). Пилот ввиду небольшой высоты не смог покинуть самолет и погиб под его обломками. А 1 июня у Крымской было сбито сразу три «хеншеля» – один из 13.(Pz)/JG 51 (пилот погиб) и два из 4.(Pz)/Sch.G 2.

Помимо борьбы с танками, важной задачей для штурмовиков стала охота за советскими плавсредствами на Азовском море. При этом пушки МК 101 заряжались осколочными снарядами – дефицитные противотанковые снаряды с вольфрамовым сердечником не было смысла расходовать против деревянных катеров. Во время одного из таких налетов зенитным огнем был сбит Hs 129B-2 (W.Nr. 0392) гауптмана Руффера, командира и лучшего аса 8.(Pz)/Sch.G 1. Ему удалось сесть на вынужденную на небольшом заболоченном острове, почувствовав себя на некоторое время «Робинзоном Крузо». Оттуда гауптмана снял германский катер. Руффер, наряду с результативностью, отличался ещё и изрядной везучестью – его трижды сбивали, и каждый раз он отделывался, буквально, лишь легким испугом.

К началу лета 1943 г. в составе отрядов истребителей танков оставалось лишь в среднем четверть боеготовых самолетов от их штатного состава. К тому времени противнику удалось выработать эффективные меры противодействия низковысотным штурмовикам. Бруно Мейер писал: «С нашим направленным вперед неподвижным оружием невозможно было атаковать танк иначе, чем с пологого пикирования под углом 30–40°. Всякая попытка увеличить или уменьшить угол захода на цель неминуемо вела к промаху. Мы всегда выходили в атаку в одной и той же манере, и русские быстро научились использовать эту слабость.

Характерный силуэт Hs 129 с двумя моторами и сдвинутым вперед крылом позволял русским быстро опознавать самолет. Они выработали четкую тактику противодействия: при атаке «хеншеля» экипаж старался немедленно покинуть танк и укрыться на местности. Пилот же, выпустив по цели очередь из пушки, проходил над ней на высоте каких-нибудь 3–6 метров. В этот момент самолет представлял собой отличную цель, и спешенный экипаж танка открывал по нему огонь из пулеметов и всего имеющегося оружия». Несмотря на бронезащиту, в конструкции Hs 129 было немало уязвимых мест, и во многих случаях сосредоточенный огонь стрелкового оружия приводил к серьезному повреждению и даже уничтожению штурмовика. Ещё более опасным был

огонь 37-мм зениток. Именно над Кубанью германские пилоты столкнулись с новой организацией войсковой ПВО. Если ранее советские зенитки прикрывали, главным образом, стационарные объекты, то теперь они в заметных количествах придавались и подвижным частям (пилоты докладывали даже о случаях, когда зенитки буксировались самими танками). Все это делало боевую работу штурмовиков крайне опасной.

## Операция «Цитадель»

Бои на Кубани, несмотря на их ожесточенность, были лишь фрагментом, своего рода прелюдией к масштабным сражениям лета 1943 г. Немецкое командование запланировало мощное наступление под кодовым названием «Цитадель» с целью окружить более чем миллионную группировку советских войск в районе Курского выступа, между Орлом на севере и Белгородом на юге. Станув большие силы, немцы рассчитывали захватить стратегическую инициативу, а весеннее контрнаступление, в результате которого были в очередной раз захвачены Харьков, Орел и Белгород, внушали им уверенность в успехе.

В начале июня 1943 г. все отряды Hs 129B были выведены с фронта в Запорожье для отдыха, переформирования и пополнения. Единственным исключением стал 13.(Pz)/JG 51. Этот отряд, несмотря на понесенные тяжелые потери, в тыл не отводился и пополнялся личным составом и техникой на аэродроме в Харькове. Сменился у него и командир – вместо обер-лейтенанта Эггерса (Eggers) им стал обер-лейтенант Ханс Йентш (Hans Jentsch).

В ходе подготовки к летнему наступлению штатная численность отрядов истребителей танков была увеличена с 12 до 16 машин, а общее число Hs 129B в частях, подчиненных «Фюреру дер Панцерер», достигла 68 самолетов. Наряду с количественным усилением произошли и некоторые качественные изменения – отряд 4.(Pz)/Sch.G 1 получил самолеты с новыми 30-мм пушками МК 103, отличавшимися от МК 101 большей скорострельностью и увеличенным боекомплектom.

К началу июля 1943 г. отряды истребителей танков перелетели на передовый аэродром Микояновка, примерно в 8 км юго-западнее Белгорода, на южном фланге Курской дуги. Прибыл туда и гауптман Мейер – он должен был осуществлять руководство боевыми действиями штурмовиков в тесном контакте с майором Альфредом Друшелем (Alfred Druschel), командиром вооруженной Fw 190 группы

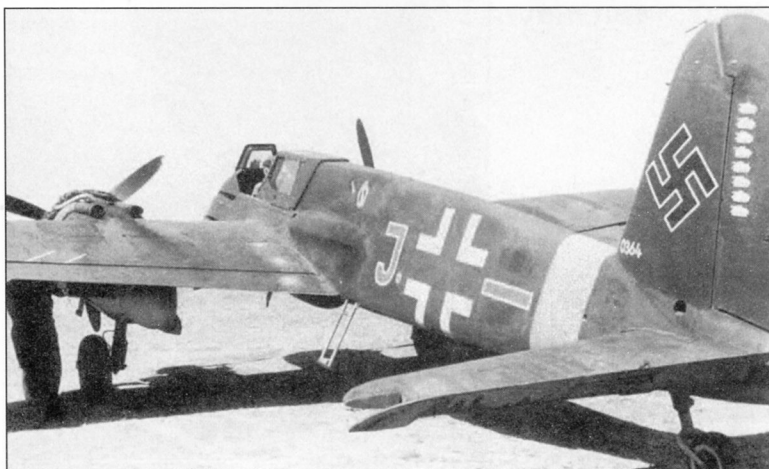


*В апреле-мае 1943 г. отряд 8.(Pz)/SchG 1 понес очень тяжелые потери в боях над Кубанью – 11 самолетов были сбиты, 4 повреждены*

I/Sch.G 1. Штурмовикам поставили задачу поддерживать части 2-го танкового корпуса СС, занимающего исходные позиции в районе Белгорода. В организационном отношении отряды «Фюрера дер Панцерер» входили в состав 4-го воздушного флота.

Операция «Цитадель» началась ранним утром 5 июля. Германские войска, наступающие на южном фланге Курской дуги, поначалу встретили серьезное сопротивление, но ввод в бой новых танков «Тигр» и «Пантера» позволил проломить вражескую оборону. Советское командование сосредоточило большинство своих танковых сил в тыловых районах, поэтому в первые два дня битвы у штурмовиков Мейера было немного работы. Четырехсамолетными звеньями «хеншели» летали на «свободную охоту», но делалось это в большей степени для освоения с местностью, чем для поражения реальных целей – лишь изредка удавалось атаковать небольшие группы техники или одиночные танки. Лишь 7 июля части дивизии СС «Лейбштандарт Адольф Гитлер», продвигаясь по дороге на Корочу, примерно в 15 км от Белгорода наткнулись на сильную группировку танков KB и Т-34. Последующие два часа самолеты 4.(Pz)/Sch.G 1 и 13.(Pz)/JG 51 звено за звеном, совместно

*Hs 129B-2 (W.Nr. 0364) из отряда 8.(Pz)/SchG 1. Кубань, весна 1943 г.*



с «Фокке-вульфами» из I/Sch.G 1, атаковали противника, причинив ему тяжелые потери и, в конце концов, вынудив отойти. Гауптман Мейер записал в своем дневнике: «Пейзаж после боя выглядел впечатляюще, везде виднелись дымящиеся или ещё вовсе пылающие танки. Время от времени какой-то из танков взрывался, и тогда в небо поднимался высокий столб густого, черного дыма. Мы не понесли никаких потерь, лишь несколько самолетов получили легкие повреждения осколками взорвавшихся танков. В течение ночи нам удалось устранить повреждения, и к утру все самолеты вновь вернулись в строй. Определить точное количество уничтоженных нами танков не представляется возможным, поскольку бой велся в тесном взаимодействии с противотанковыми частями сухопутных войск».

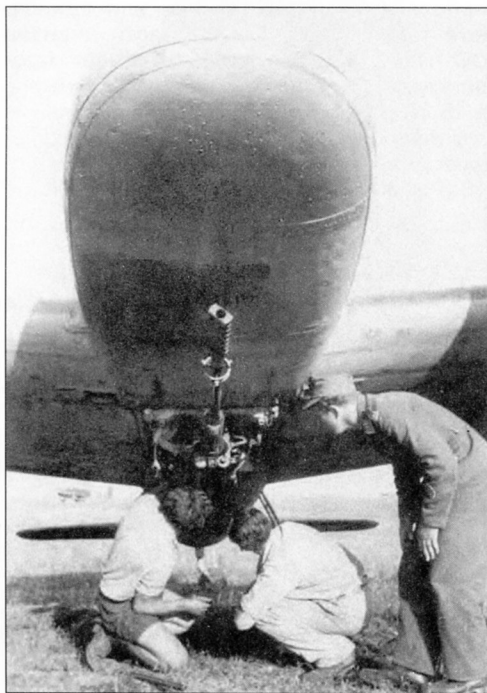
Утром 8 июля, нарушив запрет командования люфтваффе на непосредственное участие командиров в боевых действиях, гауптман Мейер поднялся в воздух во главе четверки «хеншелей». Пройдя над боевыми порядками дивизии «Лейбштандарт Адольф Гитлер», самолеты Мейера взяли курс на восток от Белгорода. Под крыльями простиралась лесистая местность, существенно затруднявшая обнаружение целей. Снизившись практически до верхушек деревьев, штурмовики продолжали полет. Внезапно Мейер увидел у западной опушки леса огромные массы советских войск, направляющихся

прямо на позиции «Лейбштандарта». Гауптман немедленно передал по радио сообщение о вражеской пехоте, практически зашедшей в тыл 2-му танковому корпусу СС. С аэродрома Микояновка поднялись «хеншели» отряда 4.(Pz)/Sch.G 1 и Fw 190 группы I/Sch.G 1. Спустя четверть часа поблизости звена Мейера, барражировавшего у обнаруженной цели, появилась большая группа немецких штурмовиков, ведомая майором Друшелем. Мейер вспоминал: «Ранее только однажды я видел такие же огромные массы вражеских войск – сразу после начала кампании 1941 г. в России. Из-под крон деревьев на равнину выходили волна за волной пехотинцы. Русские тянули за собой минометы, противотанковые орудия и зенитки. Зрелище было необычным ещё и тем, что солдаты, упорно марширующие на запад, даже и не пытались предпринять что-либо против наших самолетов, пролетающих над их головами. Казалось, что русский командир попытался повернуть колесо военной истории вспять, к временам Первой мировой войны. Солдат за солдатом, батальон за батальоном продвигались фронтом шириной 8–10 км.

За ними шли танки. Сразу за пехотой следовали устаревшие легкие машины. Средние и тяжелые танки были далеко позади, продвигаясь колоннами по лесным дорогам». Первыми по цели удар нанесли Fw 190, в нескольких заходах сбросившие на пехоту касеты с осколочными бомбами SD 2, а затем обстрелявшие противника из пушек и пулеметов. Затем настал черед «хеншелей». Возглавлявший их атаку командир 4.(Pz)/Sch.G 1 оберлейтенант Георг Дорнеманн (Georg Dornemann) писал: «Когда мы прибыли на место, то увидели марширующую пехоту, хорошо укрытую среди деревьев. За ней мы обнаружили танки, но определить их количество было невозможно. Лишь когда танки начали выезжать из лесу, можно было их сосчитать: десять, двадцать, тридцать... все больше и больше – вероятно, на равнину выходила целая танковая бригада. Мы осознавали, какую угрозу представляют эти танки для тылов нашего танкового корпуса, поэтому должны были их остановить.

Мой отряд начал атаку. Наши пилоты видели паническую реакцию экипажей русских танков, начавших разъезжаться во все стороны, представляя собой отличные цели. Пилоты один за другим пикировали и открывали огонь. Удачный выстрел мгновенно останавливал танк, но точное попадание было делом нелегким.

Подбитые танки начинали гореть и дымить. Экипажи уцелевших машин, ослеп-



Оружейники готовят к бою пушку МК 103

ленные дымом, сталкивались с ними. Проведенный позже допрос пленных подтвердил эффективность наших ударов».

Отряды «хеншелей», сменяясь «фокке-вульфами», непрерывно в течение почти трех часов «утюжили» советские боевые порядки. В налетах приняли участие четыре отряда истребителей танков – все, имевшиеся в распоряжении Мейера, кроме 13.(Pz)/JG 51. Штурмовики непрерывно висели над полем боя: пока один отряд атаковал, второй возвращался в Микояновку, третий заправлялся и пополнял боекомплект, а четвертый следовал к цели. Советская контратака во фланг 2-го танкового корпуса СС захлебнулась. Самолеты уничтожили 80 советских танков без потерь со своей стороны. Даже если учесть неминуемое преувеличение результативности, факт остается фактом: впервые в истории вражеская танковая бригада была уничтожена авиацией, без какого-либо участия сухопутных войск.

Тем временем на северном фланге Курской дуги дела у наступающих немецких войск шли неважно. Они не смогли преодолеть глубоко эшелонированную оборону противника, продвинувшись всего на 10 км ценой потери 25000 солдат и около 200 танков, самоходных орудий и бронемашин. 10 июля немецкое наступление захлебнулось. А 12 июля Красная армия начала контрнаступление в направлении на Орел. Это вынудило люфтваффе перебросить часть сил с юга на северный участок Курской дуги. Туда отбыли и четыре из пяти отрядов истребителей танков: 4. и 8.(Pz)/Sch.G 1, 4.(Pz)/Sch.G 2 и 13.(Pz)/JG 51. Их подчинили 1-й авиадивизии, входящей в состав 6-го воздушно-го флота (его зоной ответственности был центральный участок Восточного фронта, от Орла до Смоленска).

Действовать на новом участке фронта штурмовикам было гораздо труднее, чем на юге: значительная лесистость территории, насыщенность позиций противника средствами ПВО и возросшая активность неприятельских истребителей вели к возрастанию потерь. В течение 11 дней, с 14 по 25 июля 1943 г., отряды истребителей танков потеряли около 30 % своих самолетов. В таких условиях более эффективным, чем штурмовики, противотанковым средством оказались горизонтальные бомбардировщики, сбрасывавшие с безопасной высоты малокалиберные бронированные бомбы.

Один из немногих удачных налетов в этот период операции «Цитадель» удалось провести 4.(Pz)/Sch.G 1. Обер-лейтенант Дорнеман вспоминал: «Вскоре после пересечения линии фронта мы заметили, как первые лучи солнца отражаются



от стоящих в поле танков, экипажи которых спали вокруг своих машин. Первое попадание выпущенного мной бронированного снаряда превратило один из танков в пылающий факел и мгновенно подняло на ноги ночевавший рядом экипаж. Следом за мной и другие пилоты выпустили по танкам весь свой боекомплект. В лучах утреннего солнца мы направились на родной аэродром, сопровождаемые бьющими нам вслед очередями зениток.

В этой атаке наши пушки показали свою сокрушительную мощь. Полсотни, а возможно, и больше, русских танков пылали либо лишились хода. Я сам подбил три. Ни один наш самолет не был сбит, но моя машина получила повреждения от огня стрелкового оружия – несколько пробоин в правой консоли крыла, у мотогондолы».

19 июля отряд 4.(Pz)/Sch.G 2 понес тяжелую потерю. Пять советских танков Т-34 прорвали фронт и оказались в глубоком тылу немецких войск. Встретив по пути товарный поезд, они открыли по нему огонь осколочными снарядами, пытаясь

**Установленные на Hs 129B моторы GR 14M заводились посредством инерционного стартера, требовавшего немалых усилий наземного персонала. Лето 1943 г.**

**На киле этого «хеншеля» – отметки о 13 уничтоженных вражеских танках**



уничтожить состав. Поскольку наземные противотанковые средства в том районе отсутствовали, на выручку эшелону отправили звено «хеншелей». Четыре танка были уничтожены. Командир отряда майор Матушек выпустил весь остаток 30-мм снарядов по последней цели, но, не видя эффекта от своего огня, решил повторить заход, чтобы добить танк с более близкой дистанции 20-мм пушками. В горячке боя он не успел вовремя отвернуть и врезался в Т-34. Сильнейший взрыв превратил самолет и танк в груды искореженного металла, похоронив и храброго майора, и экипаж «тридцатьчетверки»...

Как раз в то время, когда майор Матушек вел бой, в очередной вылет отправился Бруно Мейер. Поскольку в результате многочисленных атак и контратак линия фронта как таковая во многих местах просто отсутствовала, Мейер должен был определить истинное расположение германских и советских войск. Занятый наблюдением гауптман прозевал пару советских истребителей Як-9, зашедших ему в хвост. От прицельного огня «яков» «хеншель» загорелся. Мейер перевел машину в пикирование, надеясь сбить пламя, но, перетянув через линию фронта, понял, что до аэродрома не добраться. Пришлось садиться на вынужденную на луг, оказавшийся на поверку болотом. Выбравшись из кабины и осмотревшись, Мейер обнаружил, что он сел поблизости большой группы советских танков, из-за постоянной перемены линии фронта оказавшихся в тылу немецких войск. Хорошо замаскированные боевые машины, нахо-

дившиеся неподалеку от железнодорожной линии Брянск–Карачев–Орел, не были видны с воздуха, но и танкисты не заметили посадки самолета Мейера. Болотная вода, просочившись в фюзеляж, и гауптман вернулся в кабину. О взлете, естественно, не было и речи, но Мейер надеялся, что радио уцелело. Так и было – он смог сообщить о своей находке. На новую цель немедленно направили уже находящиеся в воздухе истребители-бомбардировщики Fw 190A, а впоследствии к ударам подключились и «хеншели».

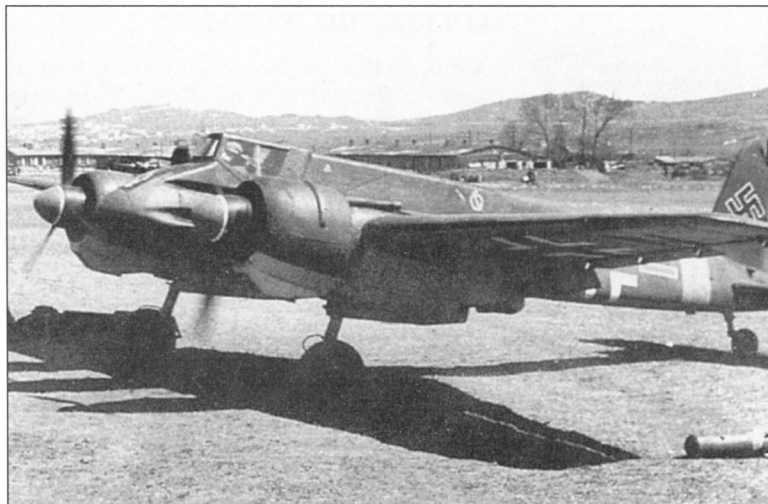
Несмотря на отдельные успехи вермахта, в сражении наметился перелом не в его пользу. 20 июля 1943 г. наступление окончательно захлебнулось, а 23 июля немецкие войска были отброшены на исходные позиции. Инициатива перешла к Красной армии. К середине августа вследствие боев силы, подчиненные «Фюреру дер Панцерегер», сократились с 68 самолетов Hs 129B, имевшихся по состоянию на 5 июля, до 36 машин (из них лишь 27 были исправны).

В придачу к сражению на Курской дуге, Красная армия нанесла удар на нижнем Донце. Поредевшие силы люфтваффе должны были буквально разрываться между тремя главными районами боев – Орел, Белгород и Сталино. С продвижением Красной армии на запад штурмовики вынуждены были оставить свои аэродромы под Белгородом, перелетев в Брянск. Но и здесь они долго не задержались, в конце августа 1943 г. перебазировавшись в Конотоп. Прибытие туда штурмовиков было обнаружено советской воз-

душной разведкой, и аэродром подвергся налету 30 бомбардировщиков «Бостон». На удивление, ни один Hs 129B не был уничтожен и даже не получил повреждения! Но база была признана слишком опасной, и «хеншели» перевели в Полтаву. Здесь к четырем отрядам присоединился пятый – 8.(Pz)/Sch.G 2. Эта часть под командованием обер-лейтенанта Освальда ранее воевала в Северной Африке, затем прошла доукомплектование на аэродроме Демблин-Ирена, и к началу операции «Цитадель» не успела попасть на Восточный фронт. Но наступление Красной армии продолжалось, и Полтава вскоре была освобождена.

В сентябре 1943 г. дислокация отрядов истребителей танков выглядела следующим образом: 4.(Pz)/Sch.G 1 находился в Аскания-Нова, 8.(Pz)/Sch.G 1 – в Киеве, 4.(Pz)/Sch.G 2 – в Кривом Роге, а 8.(Pz)/Sch.G 2 и 13.(Pz)/JG 51 вместе со штабом «Фюрера дер Панцерегер» – в Кировограде. Все эти части имели в общей сложности 53 Hs 129B (35 исправных). К тому времени наметилась тенденция использования отрядов «хеншелей» в качестве «пожарной команды», перебрасываемой на наиболее «горячие» участки фронта. И действительно, пилоты «хеншелей» одержали в этот период ряд побед, позволивших замедлить советское наступление. Так, в течение двух недель боев против соединений Красной армии, пытавшихся прорваться к Днепропетровску, пилоты дислоцированных в Кировограде отрядов и штабного звена «Фюрера дер Панцерегер» записали на свой счет 130 уничтоженных советских танков. Естественно, эти цифры были преувеличены, но все же наземные части сражающейся на этом участке 6-й армии подтвердили уничтожение штурмовиками более 100 танков противника.

Успехи штурмовиков были куплены ценой ощутимых потерь. Отряд 4.(Pz)/Sch.G 1 потерял одного самолета, уничтоженного 5 сентября на земле при бомбардировке аэродрома в Запорожье, и ещё пять в течение последующего месяца – от огня зениток. 8.(Pz)/Sch.G 1 в течение августа-сентября 1943 г. потерял пять самолетов, четыре из которых были сбиты зенитками. Наиболее тяжелыми были потери отряда 4.(Pz)/Sch.G 2 – два его самолета, находившиеся в неисправном состоянии, были взорваны немцами при эвакуации аэродрома Варваровка, два разбились по техническим причинам, а ещё четыре были сбиты зенитным огнем. Погибли три пилота, один отделался ранениями. 8.(Pz)/Sch.G 2 потерял пять самолетов – все стали жертвами зениток. Два пилота погибли, ещё два пропали без вести. На



этом фоне по-настоящему везучим выглядит отряд 13.(Pz)/JG 51, потерявший лишь одного «хеншеля», сбитого вражеским истребителем северо-западнее Пологов. Пилотировавший его унтер-офицер Герман Саарман (Hermann Saarmann) погиб.

Локальные успехи штурмовиков не могли исправить ситуацию на фронте в целом – вермахт продолжал откатываться на восток. В начале октября 1943 г. отряды истребителей танков сосредоточились на хорошо знакомом аэродроме в Запорожье. Ранее считавшийся тыловым, он фактически обрел статус прифронтового. 6 октября отряды 4.(Pz)/Sch.G 1 и 13.(Pz)/JG 51 отбыли в Оршу для действия в полосе группы армий «Центр» (в составе 6-го воздушного флота). А в ночь с 14 на 15 октября в Запорожье ворвались советские танки. Но штурмовиков на аэродроме уже не было – они перелетели за Днепр.

**Hs 129B-2 обер-лейтенанта Руффера. Самолет несет изображения пехотного штурмового знака на фюзеляже**

**Остатки Hs 129B-2 (W.Nr. 140519) из отряда 4.(Pz)/SchG 1, сбитого вражескими зенитками 28 июля 1943 г. Пилотировавший его фельдфебель Хинц погиб**



## Назад, по Украине...

Осень 1943 г. на Восточном фронте была крайне трудной для авиации. Почти каждый день над полями боев висели низкие тучи. Ливни превращали полевые аэродромы в непролазное болото. Лишь утренние заморозки, сковывавшие грязь, давали самолетам возможность подняться в воздух – в тех редких случаях, когда землю не окутывал туман. Этот период вынужденной паузы в боях был использован командованием люфтваффе для реорганизации авиации непосредственной поддержки сухопутных войск. В октябре 1943 г. была введена должность «Генерал дер Шляхтфлигер» – «генерала штурмовой авиации» (ранее штурмовики находились в ведении «генерала истребителей»). На эту должность, вопреки названию, назначили не генерала, а оберст-лейтенанта (т.е. всего-навсего подполковника) Эрнста Купфера (Ernst Kupfer). 18 октября 1943 г. все ранее существовавшие эскадры пикирующих бомбардировщиков (St.G) и скоростных бомбардировщиков (SKG), а также «старые» штурмовые эскадры (Sch.G) были реорганизованы в «новые» штурмовые эскадры (SG). При этом основу их вооружения составили самолеты Ju 87 и Fw 190, а машинами Hs 129B укомплектовали лишь одну группу – IV(Pz)/SG 9 (в этой эскадре сформировали лишь одну эту группу). По сути, группа представляла собой реорганизованные силы «Фюрера дер Панцерегер»: штаб Мейера стал штабом группы, отряд 4.(Pz)/Sch.G 1 был реорганизован в 10.(Pz)/SG 9, 8.(Pz)/Sch.G 1 – в 11.(Pz)/SG 9, 4.(Pz)/Sch.G 2, 8.(Pz)/Sch.G 2 и 13.(Pz)/JG 51 – соответственно, в 12., 13. и 14.(Pz)/SG 9. Правда, уже 20 октября

11.(Pz)/SG 9 вывели с фронта в Германию, на аэродром Удетфельд. Здесь отряд реорганизовали в «испытательную команду 26» (Erprobungskommando 26), на которую возложили испытания различных новых образцов оружия для штурмовой авиации. Так что в дальнейшем на фронте действовали лишь четыре отряда Hs 129B. Возглавил IV(Pz)/SG 9 Бруно Мейер.

Несмотря на крайне неблагоприятные погодные условия, самолеты штурмовой авиации при каждой возможности поднимались в воздух для поддержки частей вермахта. Потери, понесенные отрядами истребителей танков в осенних боях в Украине, были почти столь же тяжелыми, как и в Курской битве. Особо досталось отряду 14.(Pz)/SG 9, 26 октября 1943 г. потерявшему своего командира. Лейтенант Ганс Йентш (Hans Jentsch) пилотируя Hs 129B-2 (W.Nr. 141299) погиб в обломках своей машины после прямого попадания зенитного снаряда. Четыре дня спустя в 5 км севернее Аскания-Нова советские зенитки сбили ещё одного «хеншеля». Пилотирующий его унтер-офицер Рудольф Петцольд (Rudolf Petzold) погиб. А 1 ноября отряд потерял нового командира – Hs 129B-2 (W.Nr. 141226) обер-лейтенанта Фридриха Вильгельма Куиллитша (Friedrich Wilhelm Quillitsch) был сбит во время атаки на вражеские танки в 5 км от Малой Маяки. На посту его сменил лейтенант Вильгельм Абт (Wilhelm Abt), но и его сбили 15 ноября в районе Александрия-Мелитополь. Новым командиром отряда стал обер-лейтенант Ганс-Герман Штейнкамп (Hans-Hermann Steinkamp), оказавшийся более везучим, чем его предшественники.

В течение октября 1943 г. в боях за Днепр было уничтожено или повреждено около 30 Hs 129. Подавляющее большинство боевых потерь приходилось на долю зениток, но некоторые «хеншели» стали жертвами вражеских истребителей. 23 октября радиостанция 3-го истребительного авиакорпуса передала звену Як-9Т из 812-го истребительного авиаполка (ИАП), ведомому И.В. Федоровым (асом, имевшим к концу войны на своем счете 36 сбитых вражеских самолетов), информацию о группе Hs 129, находящейся в воздухе над Данило-Ивановкой. Федоров ранее не встречался в воздухе с Hs 129, но знал, что самолеты этого типа не имеют хвостовой огневой точки, при этом являясь хорошо бронированными и маневренными.

Следуя командам с наземного командного пункта, самолеты Федорова сблизались с тройкой «хеншелей», следующей

**Результат удара по аэродрому советских Ил-2 – уничтоженный «хеншель». Июль 1943 г.**



без истребительного прикрытия. Спикеров на штурмовиков, Федоров сбил одного из них. В этот момент он заметил вторую группу из восьми Hs 129В, заходящих в атаку на позиции советских войск. Обрушившись на нового противника, истребители заставили пилотов «хеншелей» неприцельно сбросить бомбы. Два вражеских самолета сбили лейтенанты Шишкин и Максимов, а вот самому Федорову не повезло – у него закончились боеприпасы к пушке, и своего противника он смог лишь повредить пулеметным огнем.

25 октября в 3 км западнее Акимовки состоялся ещё один бой истребителей 812-го-ИАП с «хеншелями». Лейтенант Максименко при этом сбил одного из двух перехваченных «яками» штурмовиков.

28 октября поблизости аэродрома Аскания-Нова, где в то время находился штаб IV(Pz)/SG 9, появились советские войска. Гауптман Франц Освальд, исполнявший обязанности командира группы на время отсутствия Мейера, радировал об опасности в штаб 1-го авиакорпуса. Высланная воздушная разведка в составе четверки Hs 129В обнаружила скопления войск противника в 10–20 км от аэродрома – а между ними не было германских войск! К 11.30 штурмовики выполнили 26 самолето-вылетов по вражеским пехоте и кавалерии у населенного пункта Шевченко, защищая собственную базу. В 14.50, несмотря на присутствие в воздухе вражеских истребителей, штурмовики атаковали группу танков у Нижних Серогозов.

На следующее утро, так и не получив распоряжений о дальнейших действиях из штаба корпуса и не располагая информацией о ситуации на фронте, Освальд вновь отправил штурмовики в разведывательный полет. Скопление советских войск было обнаружено у Малой Благовещенки, но высланные для удара по ним «хеншели» вернулись из-за неисправностей. Ситуация у Аскания-Нова ухудшалась с каждым часом. Было ясно, что аэродром придется эвакуировать. Вечером 29 октября Освальд отправил в штаб 1-го авиакорпуса запрос на 13 транспортных самолетов Ju 52 для вывоза аэродромного оборудования и наземного персонала. По-прежнему не имея информации о находящихся поблизости частях вермахта, он отдал приказ подготовить аэродром к круговой обороне. Но вскоре прибыли транспортники, эвакуировавшие личный состав и технику на более безопасный аэродром Чаплинка.

6 ноября 1943 г. в авиационной катастрофе во время инспекционной поездки в Грецию погиб оберст-лейтенант Купфер. На посту «Генерала дер Шляхтфлигер» его сменил оберст-лейтенант Хубертус



Хитшольд (Hubertus Hitschhold), сумевший существенно повысить значение и престиж штурмовой авиации в люфтваффе. Франц Освальд вспоминал: «Оберст-лейтенант Хитшольд был весьма компетентен. В мае или июне 1942 г. я обучал его полетам на Hs 129. После 15-минутного инструктажа он сел в кабину и выполнил самостоятельный полет без замечаний».

Одним из ключевых заданий, вставших перед Хитшольдом, было усовершенствование процесса подготовки летного состава для штурмовых частей. Поначалу будущие штурмовики проходили подготовку в Zerstörerschule 2 (2-й школе тяжелых истребителей) на аэродроме Мюнхен-Нойбиберг. Ввиду сравнительно небольших объемов производства Hs 129В, почти полностью поглощаемых фронтовыми частями, для тренировок использовали двухмоторные истребители Bf 110. Они позволяли отбатывать тактику штурмовиков, но не технику пилотирования конкретного типа – Hs 129. В июне 1943 г. часть личного состава Zerstörerschule 2 перевели в Париж, на аэродром Орли, где сформировали

**Обслуживание оружия МК 103 на «хеншеле» из состава 10.(Pz)/SG 9**

**Подготовка к вылету Hs 129В-2 из отряда 4.(Pz)/SchG 1. Южный сектор Восточного фронта, конец 1943 г.**





**Подготовка к вылету Hs 129B-2 из отряда 10.(Pz)/SG 9: заправка топливом и пополнение боекомплекта пушек. Восточный фронт, начало 1944 г.**

учебную штурмовую группу II/SG 101, состоящую из трех отрядов. В ней по-прежнему эксплуатировались двухмоторные «мессершмитты», и лишь в январе 1944 г. группа была примерно наполовину укомплектована самолетами Hs 129A-0, B-1 и B-2. 30 апреля 1944 г. вследствие бомбардировки авиацией союзников аэродрома Орли было уничтожено десять «хеншелей». В качестве компенсации II/SG 101 получила несколько одномоторных учебных самолетов «Арадо» Ar 96.

После завершения курса обучения в II/SG 101, пилоты штурмовиков направлялись в *Ergänzungs-Schlachtgruppe* (запасную штурмовую группу), сформированную в феврале 1943 г. и дислоцирующуюся на аэродроме Демблин-Ирена. Здесь пилоты проходили курс боевого применения под руководством опытных инструкторов – пилотов, направленных из фронтовых частей. В октябре 1943 г. запасная штурмовая группа была переименована в I/SG 152 (1-ю групп 152-й штурмовой эскадры). В её составе были четыре отряда: 1./SG 152 и 2./SG 152 эксплуатировали Fw 190, 3.(Pz)/SG 152 – Hs 129B, а 4.(Pz)/SG 152 – Ju 87. В конце февраля 1944 г. была создана ещё одна учебная группа штурмовиков – III/SG 152, дислоцированная в Пардубице, также имевшая смешанный состав.

Курс обучения пилотов-штурмовиков был довольно длительным и насыщенным. Тем не менее адаптация молодых летчиков к фронтовым условиям даже после успешного завершения курса бывала трудной. Командиры отрядов истребителей танков уделяли большое внимание «обкатке» новоприбывших пилотов. Франц Освальд, командовавший отрядами 8.(Pz)/Sch.G 2, а затем 13.(Pz)/SG 9, писал: «Наибольшие потери я всегда нес среди новоприбывших, причем этот пока-

затель в ходе войны только ухудшался. Я всегда говорил своим новым пилотам, что во время первых четырех-пяти вылетов им нужно сосредоточиться только на пилотировании и на том, чтобы безопасно вернуться на базу. Кроме всего прочего, им предстояло научиться распознавать линию фронта, держать строй и ориентироваться в воздухе при полетах на малой высоте. В России максимальная высота полетов штурмовиков не превышала 800–900 м, а обычно мы летали ещё ниже, и навигация на такой высоте была сложной задачей».

Лейтенант Вальтер Краузе (Walter Krause) так вспоминал свой первый боевой вылет в составе 10.(Pz)/SG 9, состоявшийся 10 декабря 1943 г.: «Мой разговор с «Дропсом» [Дропс – прозвище командира отряда, обер-лейтенанта Дорнеманна] прервал резкий телефонный звонок. Нам приказывалось немедленно вылететь на поддержку наших наземных войск, обороняющихся в районе Кировограда. «Дропс» взглянул на меня: «Вы хотели бы вылететь вторым номером в звене? Попутно ознакомьтесь с применяемым нами боевым порядком».

Я поколебался, но неожиданно для самого себя услышал свой голос: «Яволь, герр оберльютнант!»

Моя минутная нерешительность была вызвана абсолютно незнакомой обстановкой. Загадкой для меня была окружающая местность, аэродром, сам отряд и его самолеты. Взяв карту, я нанес на неё полученную информацию о линии фронта, районе наших действий, а затем достал из рюкзака шлемофон.

«Помните, что самолет подготовлен для «холодного старта», – сказал «Дропс» – Сразу после запуска двигателей взлетаем и собираемся в воздухе».

Покинув уютное помещение, я поплелся к стоянке самолетов. Естественно, в аэродроме Малая Виска было адски холодно, но я, наверное, чувствовал этот холод вдвойне. Лишь два часа в отряде – и уже назначен на боевой вылет.

Старт и сбор в воздухе не были трудной задачей для меня, прошедшего много часов в воздухе во время подготовки на аэродромах Париж-Орли и Демблин-Ирена, но насколько же отличалась от ранее виденной окружающая местность! Бесконечная, туманная и покрытая снегом пустошь, без видимого горизонта и ориентиров. Даже передо мной самолет в белом камуфляже был почти невидим.

«Дропс» вел звено вдоль железнодорожной линии в сторону Кировограда. Линию фронта можно было распознать по султанам дыма и запаху гари. Никогда не забуду этой вони, характерной для фрон-

товых районов. Мы летели на высоте 100 м. Внизу я увидел полтора десятка убегающих немецких солдат в белых куртках и два горящих немецких танка, но где же были «Иваны»? «Дропс» сделал вираж и направился в сторону опушки леса. Затем он приказал нам сбросить бомбы и обстрелять цели. Его голос невыразительно прозвучал в наушниках, и он успокаивающе помахал мне рукой. Я увидел, как из-под его машины отделились бомбы. Но где же был противник? На опушке леса я не мог ничего разглядеть, но сбросил 50-кг бомбы в той же точке, что и командир.

Подняв самолет вверх, чтобы проскокить над деревьями, я огляделся. Где же «Дропс»? Снег и белый камуфляж его машины не облегчали мне задачу. А, вот он – заходит на опушку леса, паля из бортового оружия. Только тогда мне удалось заметить между деревьями позиции нескольких русских противотанковых пушек. Из-под деревьев ежеминутно вспыхивали выстрелы орудий – убийственные для наших «Панцеров IV». Выполнив три захода, мы собрались в строй и легли на обратный курс. День 10 декабря запечатлелся в моей памяти как день прибытия в 10-й отряд и выполнения моего первого боевого вылета».

Напряженная обстановка на фронте предоставила возможность лейтенанту Краузе быстро увеличивать свой боевой счет. Уже на следующий день он выполнил второй боевой вылет. А 12 декабря отряд 10.(Pz)/SG 9 добился крупного успеха, уничтожив при атаке вражеской колонны 11 танков и несколько грузовиков с боеприпасами. 13 декабря самолеты Дорнеманна осуществили несколько налетов с целью поддержки контратаки, предпринятой силами 11-й танковой дивизии. Командир отряда, лично уничтоживший в тот день три танка, повел звено в очередной вылет. Когда «хеншель» Дорнеманна (W.Nr. 141531) оказался над головой вражеской колонны, он попал под сосредоточенный огонь малокалиберных зениток. Один из снарядов разорвался в кабине, его осколки ранили пилота в лицо. Кровь заливала глаза, но он смог направить свою машину в сторону немецких позиций. Впоследствии Дорнеманн вспоминал: «Мой самолет камнем падал с высоты 50 м, но мне удалось выполнить очень жесткую вынужденную посадку на нейтральной полосе. Удар был настолько сильным, что оказался поврежден мой позвоночник, фонарь кабины заклинило в закрытом положении, а я потерял сознание».

К счастью, падение самолета Дорнеманна заметили солдаты СС. Для спасения пилота выслали взвод пехоты, под-



держиваемый штурмовым оружием. Для обер-лейтенанта это была седьмая вынужденная посадка! Лишь после длительного лечения Дорнеманн смог вновь вернуться в строй. Исполняющим обязанности командира отряда стал лейтенант Краузе – как старший по званию. Но он командовал лишь на земле, а в воздухе отряд возглавлял фельдфебель Отто Риц как гораздо более опытный пилот. Вскоре на должность командира отряда 10.(Pz)/SG 9 назначили лейтенанта Ганса-Вернера Венцеля (Hans-Werner Wenzel).

Зимой 1943/1944 гг. численность авиационного парка IV(Pz)/SG 9 колебалась в пределах 70 % от штатной. Боеготовыми были, как правило, около 50 штурмовиков. Серьезные проблемы возникли с пушками МК 103: эти орудия ранее не испытывались на надежность работы в условиях низких температур. Зима показала, что на морозе эти пушки практически не работают.

Для германской армии на Восточном фронте новый 1944 г. начинался унылыми военными перспективами. Только Правобережная Украина все ещё оставалась под германским контролем. В такой обстановке люфтваффе продолжали играть важную роль в прикрытии брешей между отступающими немецкими соединениями и оказывали поддержку контратакам наземных войск, целью которых была задержка советского наступления.

В течение первой декады января 1944 г. пилоты Hs 129В ежедневно выполняли по несколько боевых вылетов, пытаясь поддержать наземные части, обороняющиеся в районе Бердичева. 5 января крупный успех сопутствовал отряду 10.(Pz)/SG 9 – его пилотам удалось уничтожить 12 танков и 12 грузовиков. А в ночь с 8 на 9 января советские войска прорвали оборону, приближаясь к аэродрому Малая Виска, где находились отряды 10.(Pz)/SG 9 и

**Обслуживание мотора GR 14M, Восточный фронт, начало 1944 г. Под крылом «хеншеля» подвешена 50-кг авиабомба**

12.(Pz)/SG 9. Положение было настолько отчаянным, что персонал отрядов подготавливал «хеншели» для применения в качестве наземных противотанковых средств, установив их хвосты на опоры-козлы.

10 января штаб группы IV(Pz)/SG 9 и все её отряды передислоцировались на аэродром Калиновка (23 км севернее Винницы). Задачей штурмовиков было остановить советскую танковую колонну, прорвавшую фронт северо-восточнее города. 11 января все исправные Hs 129B поднялись в воздух. Для лейтенанта Краузе это был 13-й боевой вылет. Он вспоминал: «Вначале все шло нормально. Отто Риц [Otto Ritz] повел нас в район южнее Погребицей. Танков мы там не нашли, но атаковали колонну грузовиков. Сразу же после атаки мы на обратный курс, и тут заметили колонну танков, находящуюся к северу от ближайшей деревни. Отто заложил широкий вираж и повел нас в том направлении. Я летел 4-м номером в его звене, приближаясь к танкам с их правой стороны на высоте 100 м. Пролетая над деревней, я увидел внизу целое полчище «Иванов» и тянущиеся к нам трассы 37-мм зениток. Я представлял для них отличную цель, но поначалу их огонь был неточным. Спустя мгновение я почувствовал сильный удар в левое крыло – прямое попадание! Моя машина накренилась влево и начала катастрофически терять скорость. К своему изумлению, я заметил, что лечу прямо на находящуюся за деревней зенитную батарею. Я находился на высоте 50 м, и вид зениток прямо по курсу моего самолета заставил застыть кровь в жилах. Но прежде чем русские успели открыть огонь, какой-то «129-й» пронесся над батареей, паля из всех четырех стволов. Это был Отто Риц!

Над батареей я прошел так низко, что мог бы пожать руку каждому «Ивану», пе-

режившему обстрел. Отто направился на запад, а поскольку мой самолет каким-то чудом все ещё держался в воздухе, я последовал за ним. Отто довел меня до базы, где нам удалось благополучно приземлиться. Донце 37-мм снаряда, поразившего мой самолет, я сохранил на память, и теперь оно служит мне в качестве пресс-папье».

Далеко не всем пилотам штурмовиков везло так, как Краузе. 8 января 1944 г. в воздухе столкнулись самолеты командира отряда 12.(Pz)/SG 9 лейтенанта Эрхарда Фухса (Erhard Fuchs) и унтер-офицера Вернера Фоссера (Werner Vossler). Оба пилота погибли. 12 января в боевом вылете у Лозоватой погиб обер-гефрейтор Эгон Пфафф (Egon Pfaff) из 10.(Pz)/SG 9. А 16 января получил тяжелые повреждения «хеншель» (W.Nr. 141392) унтер-офицера Герда Лонгемана (Gerd Longeman). Пилот смог дотянуть на одном работающем двигателе до аэродрома Калиновка, но при попытке посадки окончательно разбил машину. Получив тяжелые ранения, Лонгеман все же выжил.

В третьей декаде января продолжались атаки советских войск в районе Кировограда, который немцы ещё пытались оборонять. В то же время советские войска начали наступление против немецкого выступа на фронте западнее Черкасс. 30 января был атакован второй выступ в районе Кривого Рога. Советские войска имели явное превосходство в силах, и «пожарная команда» истребителей танков отнюдь не скучала без работы. 30 января 1944 г. отряд 10.(Pz)/SG 9 за свои действия получил благодарность от генерала авиации Зейдемана (Seidemann), командира 8-го авиакорпуса. За три месяца после перформирования в октябре 1943 г. его пилоты уничтожили 219 вражеских танков.

В начале февраля 1944 г. 10.(Pz)/SG 9 передислоцировали в Умань, откуда штурмовики летали на поддержку частей, пытающихся вырваться из окружения под Корсунем. Там оказались силы противника, эквивалентные 6,5 дивизии (80 000 чел. по советским данным, а по германским – 56 000 чел.). Но погодные условия надолго приковали авиацию к земле. Штурмовики смогли выполнить лишь несколько боевых вылетов. 1 марта отряд перевели в Винницу, где имелась бетонная взлетно-посадочная полоса. Но уже 11 марта в результате налета на аэродром двух десятков Ил-2, состоявшегося как раз в то время, когда «хеншели» направлялись перед вылетом, 10.(Pz)/SG 9 лишился шести последних боеспособных Hs 129B. На следующий день персонал отряда транспортными самолетами вывезли в Проскуров, где были получены но-

**Потрепанный  
Hs 129B-2 из отря-  
да 10.(Pz)/SG 9.  
Проскуров, март  
1944 г.**



вые самолеты. Взамен раненого лейтенанта Венцеля командиром 10.(Pz)/SG 9 назначили гауптмана Руффера. Едва успев освоиться на новом аэродроме, плохо оборудованном, но с относительно неплохой ВПП, пилоты вступили в бой. 12 марта советские войска окружили Проскуров с трех сторон, подойдя к аэродрому на каких-нибудь 8 км. По своей собственной инициативе штурмовики волна за волной поднимались в воздух и атаковали советские танки. Со своего аэродрома наземный персонал видел, как их «хеншели» заходят на цели для атаки, и между дозправкой и перезарядкой авиационного оружия «технари» сами готовились к обороне аэродрома. До наступления темноты пилоты уничтожили 19 и повредили пять танков. Руффер в тот день записал на свой счет 50-ю победу. Фельдфебель Риц (Ritz) уничтожил пять танков, доведя свой счет до 27 танков в 90 боевых вылетах. Два танка уничтожил лейтенант Краузе. Обер-фельдфебель Эрхардт Дитрих (Erhardt Dittrich) уничтожил семь вражеских машин. К тому времени на его счету было 100 боевых вылетов, 37 уничтоженных танков, 13 орудий, 80–100 автомобилей и повозок и два сбитых самолета – Ил-2 и Ла-5. На следующий день Дитрих отличился, первым обнаружив острие советского танкового соединения. Передав сообщение по радио германскому наземному командованию и своему отряду, он выполнял заходы на танки противника даже после исчерпания боеприпасов – с психологической целью – до тех пор, пока над полем боя не появились главные силы штурмовиков (12 Hs 129B). Результатом налета стали 46 уничтоженных (точнее, зачтенных, как уничтоженные) танков Т-34. За эти действия 10.(Pz)/SG 9 заслужил упоминания в приказе по вермахту от 13 марта: «Штурмовой отряд под командованием гауптмана Руффера особо отличился сегодня». Следует учитывать, что штурмовики продолжали преследовать



проблемы с пушкой МК 103. Тот же Руффер большинство своих побед одержал, летая на «хеншеле» с более старым, но проверенным орудием МК 101. Получив новое оружие, он столкнулся с ситуацией, когда МК 103 отказывала в восьми вылетах подряд! Тем не менее благодаря усилиям оружейников удалось добиться приемлемой надежности, и к концу марта 1944 г. гауптман имел на своем счету уже 63 уничтоженных танка. Один из пилотов отряда 10.(Pz)/SG 9, фельдфебель Генрих Михальчак (Heinrich Michalczak) даже передал предложения по усовершенствованию МК 103 своему отцу, работавшему инженером на заводе «Рейн-металл-Борзиг» в Берлине, производившем эти пушки.

Несмотря на усилия авиации и наземных частей вермахта, вскоре под их контролем оставалась только небольшая часть Проскурова, в том числе и аэродром, оказавшийся фактически на линии фронта. Ситуация складывалась отчаян-

**«На этот раз обошлось!». После возвращения из боевого вылета трудно не поддаться эмоциям**



**Весной 1944 г. аэродромы Украины превратились в настоящие болота. Гусеничный трактор буксирует «хеншеля» из отряда 10.(Pz)/SG 9. Винница, март 1944 г.**

ная: стоявшие во второй половине марта туманы делали невозможными не только боевые вылеты, но и эвакуацию самолетов на более безопасный аэродром. В конце концов, 24 марта, наплевав на погоду, штурмовики отряда 10.(Pz)/SG 9 поднялись в воздух и перелетели в Каменец-Подольский. Не задержавшись там долго, отряд передислоцировался в Черновцы, где пробыл всего два дня. Следующей базой для истребителей танков стал Лемберг (Львов), где на хорошо оборудованном аэродроме с бетонной ВПП был сосредоточен почти весь 8-й авиакорпус люфтваффе. В общей сложности за март и начало апреля 1944 г. отряд 10.(Pz)/SG 9 записал на свой счет 100 уничтоженных танков, около 30 самоходных орудий, сотни автомобилей и повозок, а также шесть сбитых вражеских самолетов. Собственные потери составили два пилота: 31 марта погиб унтер-офицер Отто Мехлиг (Otto Mechlig), а 5 апреля – обер-фельдфебель Франц Бернбаум (Franz Bernbaum).

В то время, когда 10.(Pz)/SG 9 применялся в основном по своему прямому назначению – как противотанковая часть, главными целями двух других отрядов – 13. и 14.(Pz)/SG 9 – были колонны пехоты и обозы. Результаты же действий по танкам были более скромными – например, отряд 13.(Pz)/SG 9 в марте 1944 г. уничтожил 41 и повредил 21 вражеский танк. Его командиру Францу Освальду 20 марта пришлось совершить вынужденную посадку на подбитом «хеншеле» на ничейной полосе. Раненный в руку, он смог добраться до немецких позиций и вернуться в часть.

В апреле 1944 г. резко ухудшилось положение 17-й армии вермахта, оборонявшейся в Крыму. Советские войска развернули на полуострове широкомасштабную наступательную операцию с целью

полностью очистить Крым от противника. Германское командование, понимая, что в конце концов полуостров придется оставить, стремилось выиграть время, чтобы эвакуировать на материк как можно больше войск и имущества. Поэтому 10 апреля 1944 г. на крымский аэродром Каранкут (юго-западнее Джанкоя) перебросили два противотанковых отряда – 10.(Pz)/SG 9 и вооруженный самолетами Ju 87 с 37-мм пушками 10.(Pz)/SG 3. Отряд «хеншелей» немедленно вступил в бой, действуя против советских войск в районе Феодосии. Лишь за первые три дня боев отряд, согласно официальным данным, уничтожил 82 вражеских танка, заслужив упоминание в приказе по вермахту от 13 апреля 1944 г. Но натиск советских войск не ослабел, и в руках немцев оставался лишь Севастополь и его окрестности. Туда, на аэродром Херсонес, передислоцировался и отряд 10.(Pz)/SG 9. Аэродром подвергался постоянным налетам советских штурмовиков. В ходе такого налета 15 апреля один из Ил-2 был сбит зенитной артиллерией и упал у аэродрома. Три летчика отряда – обер-фельдфебель Диттрих, фельдфебель Антон Беккер (Anton Becker) и фельдфебель Михальчак – вскочили в автомобиль и помчались к месту падения, чтобы взять в плен летчика «Ила». Но последний начал отстреливаться из пистолета, убив Диттриха и Беккера и легко ранив Михальчака. Последнюю пулю советский пилот пустил себе в голову...

С 17 апреля аэродром Херсонес оказался в пределах досягаемости не только авиации, но и артиллерии противника, но истребители танков продолжали боевую работу. Лишь 8 мая, когда танки Т-34 были уже на аэродроме, с Херсонеса взлетел последний транспортник Ju 52 с наземным персоналом отряда. 10.(Pz)/SG 9 был выведен в Кишинев.

## Летняя кампания 1944 г.

1 мая 1944 г. группа IV(Pz)/SG 9 отметила своеобразный «трудовой подарок к Первому» – свой 10 000-й боевой вылет. На счету группы к тому времени было 1500 уничтоженных вражеских танков. Но обстановка на фронте мало способствовала празднованиям. После освобождения Крыма основной удар Красной армии был направлен на Румынию. «Пожарная команда» люфтваффе – группа IV(Pz)/SG 9 в полном составе – в апреле-мае 1944 г. была перебросена в эту страну, на аэродром Бакзу над р. Серет в предгорьях румынских Карпат. Один из отрядов штурмовиков – 12.(Pz)/SG 9 под командованием молодого, 26-летнего, гауптмана

Ганса-Гюнтера Маруфки (Hans-Günther Marufka) – действовал в этом регионе ещё с середины февраля, выполняя боевые задачи в треугольнике Яссы-Тирасполь-Одесса. К началу мая фронт стабилизировался севернее Ясс, и наступило затишье. Личный состав группы наслаждался прекрасной теплой погодой, столь разительно отличающейся от русской зимы, и изобилием в местных магазинчиках – за леи, в которых выплачивалось жалование при нахождении в Румынии, можно было купить буквально все. В это время родился своеобразный боевой клич отряда 10.(Pz)/SG 9 – «Эй, Бакзу!». История его появления довольно курьезна. Почта



**Обер-лейтенант  
Рудольф-Хайнц  
Руффер (Rudolf-Heinz  
Ruffer) из 4-го  
штафеля SchG I  
возле своего  
штурмовика  
Hs 129b-2. Руффер  
за время боев на  
Курской дуге  
уничтожил 20  
советских танков,  
а всего их на его  
счету 72**

на аэродром Бакэу доставлялась легким одномоторным самолетиком «Клемм» Kl 35. В один из своих прилетов его пилот решил не приземляться, а, переведя двигатель на минимальные обороты, практически бесшумно спланировал над аэродромом, сбросил мешок с почтой и проорал: «Эй, Бакэу! Почта пришла!» Этот клич закрепился в отряде, и даже спустя десятилетия после войны уцелевшие ветераны 10.(Pz)/SG 9 приветствовали друг друга при встрече именно так.

В начале лета 1944 г. части «хеншелей», по-прежнему находящиеся в Бакэу, получили очередной повод для празднования: гауптман Руффер, имевший на своем счету 72 уничтоженных танков, был награжден Рыцарским крестом, став первым пилотом, получившим эту награду за боевые вылеты на Hs 129\*. Знаменательное событие было отмечено директором заводов «Хеншель» Вальтером Хормелем (Walter Normel), который писал в поздравительной телеграмме: «Наконец-то, впервые Hs 129 украсился Рыцарским крестом! Вы являетесь первым пилотом Hs 129, удостоенным такой высокой награды. От имени всех занятых в производстве этого самолета искренне поздравляю Вас. Желаю Вам и Вашей части, ведущей тяжелые бои на Востоке, солдатской удачи!» Удача была далеко не лишней на фронте, и не все пилоты могли похвалиться благосклонностью этой капризной дамы. Не повезло, в частности, гауптману Маруфке. 12 марта 1944 г. он разбил свой «хеншель» при перегоне и, получив серьезные ранения,

очутился в госпитале на авиабазе Фокшаны. 11 июня этот аэродром подвергся налету американских бомбардировщиков, действовавших с баз в Италии. Несколько бомб попали в госпиталь. В числе погибших оказался и Маруфка...

В июне 1944 г. возобновились бои на Ясском направлении – Красная армия пыталась выбить противника с позиций на высотах у Карбити. Все четыре отряда IV(Pz)/SG 9 активно участвовали в этих боях. Особо ожесточенным было сражение за т.н. «Замковую гору» – возвышенность с руинами крепости у Станчи. Холм несколько раз переходил из рук в руки в результате непрерывных атак и контратак. С обеих сторон активно применялась авиация. 1 июня звено штурмовиков из состава 10.(Pz)/SG 9 в районе «Замковой горы» было атаковано советскими истребителями. В горячке боя штурмовики потеряли строй, а по возвращении на аэро-



**Награду положено  
обмыть. Если нет  
шнапса – сгодится  
и румынское вино.  
Свежеиспеченный  
кавалер Рыцарского  
креста гауптман  
Руффер**

\* Рыцарские кресты имели также Бруно Мейер и Отто Вейсс, но они оба получили эти награды в августе 1941 г., летая на других типах самолетов.

дром оказалось, что уцелело лишь три машины. Четвертая в это время догорала на земле юго-западнее Станчи, похоронив под своими обломками унтер-офицера Эрнста Берга (Ernst Berg). 16 июня у «Замковой горы» погиб ещё один пилот-штурмовик – унтер-офицер Монингер (Moninger).

Готовясь к летней кампании 1944 г. немецкое командование предполагало, что Красная армия нанесет главный удар на юге, где и сосредоточили свои основные силы. Вера в то, что наиболее опасным является южное направление, не поколебалась и тогда, когда 10 июня началась советская наступательная операция в Белоруссии. Поэтому противотанковые отряды оставались в Румынии. Лишь месяц спустя штурмовики перебросили на север – 14 июля началось советское наступление на Львов. Из Румынии сюда направили, в первую очередь, отряд 13.(Pz)/SG 9, аэродромом базирования которого стали Лысятычи. В течение двух недель боев его пилоты уничтожили 38 танков, десять из них записали на счет командира отряда Франц Освальд. 24 июля 13.(Pz)/SG 9 отметил свой 3000-й боевой вылет. Затем прибыли и другие части IV(Pz)/SG 9, штаб которой расположился в тех же Лысятычах. С середины июля и до конца августа отряды Hs 129 были наиболее активно действующими частями люфтваффе. И хотя их количество было слишком мало для изменения ситуации на всем фронте, в боях местного значения штурмовики могли существенно помочь наземным частям.

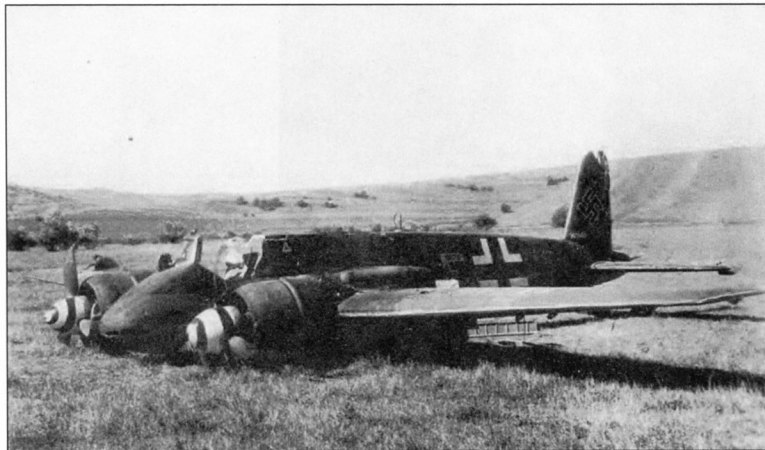
Летние бои для истребителей танков отнюдь не были непрерывной чередой успехов – отряды понесли и весьма ощутимые потери. В один день, 15 июля, 12.(Pz)/SG 9 лишился двух пилотов. Самолет унтер-офицера Вальтера Хетцеля (Walter Hetzel), опытного пилота-разведчика, лишь недавно переведенного в штурмовую авиацию,

был сбит зенитным огнем, пилот погиб. Обер-фельдфебель Ганс Кашель (Hans Kaschel) на подбитом «хеншеле» совершил вынужденную посадку севернее Красного, на территории, контролируемой партизанами, и пропал без вести. На следующий день погибли два пилота из 10.(Pz)/SG 9 – их самолеты сбили зенитки в районе Люблина. Одним из них был унтер-офицер Карл Байрле (Karl Bayrle), а другим – командир отряда, всеобщий любимец и опынейший пилот гауптман Руффер. Чуть более месяца назад он «обмывал» Рыцарский крест в солнечной Румынии, а теперь его самолет догорал в поле за советскими позициями. По свидетельствам очевидцев, у Руффера не было никаких шансов уцелеть... Не обошлось без потерь и 17 июля – самолет обер-фельдфебеля Гельмута Корелла (Helmut Corell) сбили зенитным огнем в 60 км южнее Сокаля. И в этом случае пилот погиб.

20 июля 1944 г. чудом удалось уцелеть гауптману Францу Освальду. В тот день на его «хеншель» подвесили контейнеры AB 50, каждый из которых содержал полсотни мелких, 1-кг, осколочных авиабомб. При заходе на цель не удалось сбросить бомбы из правого контейнера. Посадка с ними категорически возбранялась – ввиду высокой чувствительности взрывателей они могли сработать в любой момент. Мелькнувшую было мысль покинуть самолет с парашютом Освальд мгновенно отбросил – под ним простиралась территория, помеченная на карте красным цветом как район активности партизан. Единственным шансом оставалось скоростное касание ВПП с расчетом на то, что от удара контейнер разблокируется и бомбы удастся сбросить. Выдерживая скорость 200 км/ч, чтобы вывести самолет из-под удара сброшенных боеприпасов, гауптман проделал этот маневр. Расчет оправдался лишь частично – бомбы вышли, но увести «хеншель» из зоны поражения не удалось. После посадки в фюзеляже и крыле машины обнаружили около 400 осколочных пробоин!

22 июля не вернулся из боевого вылета командир 10.(Pz)/SG 9 обер-лейтенант Венцель. Судьбу пилота установить не удалось, и его фамилия пополнила списки пропавших без вести. 20 июля при вынужденной посадке в Стрые получил серьезные ранения унтер-офицер Карл Бёттхер (Karl Bottcher) из отряда 14.(Pz)/SG 9. 25 июля советские истребители на взлете подловили самолет унтер-офицера Рольфа Рутмана (Rolf Ruthman) из 13.(Pz)/SG 9. Пламя самолет упал на землю, пилота удалось вытянуть буквально их костра, но от полученных ожогов он в тот же день умер. Наконец, закрыл мрачный спи-

**Сбитый русскими зенитками Hs 129B-2 (W.Nr. 141868). Ко-нец июля 1943 г.**



сок июльских потерь фельдфебель Вальтер Липпспрей (Walter Lippstreu) – в последний день месяца его самолет был сбит зенитками северо-восточнее Ковно (Каунаса), пилот погиб. 31 июля неприятные минуты пришлось пережить персоналу отряда 10.(Pz)/SG 9, дислоцированного в то время в Радоме. Аэродром был подготовлен к взрыву ввиду приближения Красной армии: в разных местах были заложены 250-кг авиабомбы, соединенные электрической цепью, так что для ликвидации аэродромных сооружений достаточно было лишь повернуть рубильник. Около полудня прогремел огромной силы взрыв – оказалось, что телефонисты, пытаясь исправить повреждения на линии, перепутали провода и подали напряжение на бомбы! К счастью, личный состав отряда в тот момент обедал в столовой, находящейся на некотором удалении от аэродрома, и отделался лишь испугом.

6 августа 1944 г. советские войска прорвали левый фланг 4-й танковой армии, оборонявшейся на Висле. Поскольку вермахт не располагал в том районе наземными резервами, вся тяжесть отражения атаки легла на плечи авиации. Бои тех дней отражены в дневнике фельдфебеля Отто Рица, командира звена отряда 10.(Pz)/SG 9: «7 августа. Сегодня сообщил командиру отряда об уничтожении семи танков. Одного из них мне удалось уничтожить последним бронебойным снарядом. Другие пилоты отряда уничтожили ещё четыре Т-34. В нескольких местах Т-34 удалось прорвать позиции наших grenадеров до того, как мы их уничтожили. Мы видели наших grenадеров, окруживших со всех сторон пылающие танки. Мы охотились за русскими, не давая им шанса укрыться, и попутно уничтожили ещё пять гужевых повозок.

8 августа. Четыре Т-34 уничтожены мной на берегу Вислы. Зенитные орудия, буксировавшиеся танками, не успели сделать ни единого выстрела – их поглотило пламя, распространявшееся по разлитому топливу из продырявленных баков подбитых танков. Эффект от попадания наших снарядов был ужасающим. Во время одного из налетов я увидел тело пехотинца из состава танкового десанта, ударной волной заброшенное на крону дерева».

За время боев на Висле Риц довёл счёт уничтоженных вражеских танков до 50. Командование 4-й танковой армии в ознаменование его заслуг представило фельдфебеля к награждению Рыцарским крестом. Непременным условием для этого было предварительное награждение Германским крестом в золоте, но этого отличия Риц ещё не имел. Для него сделали исключение, и Отто Риц стал одним из



очень немногих военнослужащих, получивших Рыцарский крест, не имея Германского креста в золоте (последней награды он был удостоен лишь 1 января 1945 г.).

К концу июля 1944 г. передовые части 1-го Украинского фронта переправились на правый берег Вислы, захватив плацдарм в районе Сандомира. В полосе главного удара Красной армии был аэродром базирования отряда 10.(Pz)/SG 9. Ещё вчера казавшаяся абсолютно безопасной база оказалась на первой линии боев. При этом хладнокровие и самообладание проявил фельдфебель Михальчак, буквально накануне прибывший в отряд. После ранения в Крыму он успел не только излечиться, но и пройти переучивание на самолете Fw 190, однако настоял на возвращении в родную часть. Когда ранним утром 31 июля советские танки подошли вплотную к аэродрому, именно Михальчак первым преодолел шок от внезапного нападения. Невозможно представить себе беспорядок, творившийся на аэродроме, но к самолетам бросились лишь Михальчак и обер-гефрейтор Классен (Классен). Подбежав к ближайшему «хеншелю», авиаторы общими усилиями сумели запустить двигатели, и Михальчак среди взрывов снарядов поднял машину в воздух, едва не задев колесами башни двух Т-34. Не успев даже набрать безопасную скорость, фельдфебель ринулся в атаку. В нескольких заходах он уничтожил три танка, а затем, паля из всех стволов, отогнал вражескую пехоту, пытавшуюся прорваться к стоянке штурмовиков. Расстреляв весь боекомплект, Михальчак приземлился, вскочив в следующий самолет, и вновь поднялся в воздух... Четыре раза он повторил эту операцию, пока наконец пилоты отряда вышли из ступора и примчались на стоянку. Четверо из них немедленно поднялись в воздух, остальные

**При вынужденной посадке где-то на территории Молдавии фюзеляж этого «хеншеля» буквально раскололся надвое. До того, как самолет стал советским трофеем, с него успели снять двигатели. Май 1944 г.**

принялись заряжать пушки и пулеметы штурмовиков. Пристрелявшаяся вражеская артиллерия открыла огонь – один из снарядов взорвался рядом с взлетающим звеном, но чудом ни один самолет не был поврежден. Дополнительные самолеты успели подняться в критический момент – противник большими силами предпринял ещё одну попытку завладеть аэродромом. Ураганный огонь штурмовиков вынудил русских отступить... В то сумасшедшее утро Михальчак выполнил десять боевых вылетов. За этот поступок фельдфебель был награжден Германским крестом в золоте. А вот Рыцарского креста Михальчак так и не дождался – вместе со своим командиром отряда Гебхардом Вебером (Gebhard Weber) он был представлен к этой награде в марте 1945 г., но получить его ввиду окончания войны уже не успел.

Отражение первого натиска на Радом отнюдь не означало, что опасность миновала. Вскоре отряд 10.(Pz)/SG 9 перевели в Важинь – небольшой аэродром между Краковом и Кельце. Важинь занял в истории отряда такое же место, как и Бакэу – в этом местечке отряд находился почти полгода, с августа 1944 г. по январь 1945 г. Наступление Красной армии выдохлось, и на Восточном фронте наступило относительное затишье, прерывавшееся «боями местного значения». В первой половине августа штурмовики летали на прикрытие разрозненных остатков германских частей, отступавших вдоль дороги Сандомир-Опатов. 11 августа при одном из таких вылетов погиб фельдфебель Артур Нойманн (Arthur Neumann) – ему не удалось посадить Hs-129B с одним остановившимся двигателем. В том же вылете советскими истребителями «Аэрокобра» были подбиты два штурмовика, но их пилотам, обер-лейтенанту Вебера и лейтенанту Краузе (Krause), удалось благополучно приземлиться. Но уже в сентябре боевые вылеты практически прекратились. По воспоминаниям авиаторов, обстановка в Важине была почти мирной – с тем лишь исключением, что отсутствовало электрическое освещение. С наступлением сумерек пилоты отправлялись отсыпаться за все предыдущие месяцы, развлекаясь лишь музыкой по радио – благо, приемник имел батарейное питание. Механики же получили возможность привести «хеншели» в идеальное состояние, и отряд мог похвастаться 100%-ной исправностью самолетов – рекорд среди всех частей 8-го авиакорпуса. Характерная запись в дневнике лейтенанта Краузе, датированная 24 ноября: «В течение двух месяцев я не видел ни одного самолета в воздухе, но вчера на наш аэродром перелетел истребительный отряд. Когда «109-е» пролетали над

нашими головами, мы глазели на них как малые дети. Вид германского самолета в воздухе стал настоящей редкостью...» Лишь в конце ноября командиру отряда удалось раздобыть немного топлива, и пилоты приступили к тренировочным полетам для восстановления навыков.

Пока личный состав 10.(Pz)/SG 9 «прохлаждался» в Польше, отряд 14.(Pz)/SG 9 перебросили на юг для противодействия советскому натиску на Венгрию. 23 сентября он прибыл в Гиому в юго-восточной части страны и поступил в подчинение «Эйнзацштаба Банат» – органа, координировавшего действия люфтваффе в этом регионе. 3 октября отряд располагал всеми положенными по штату 16-ю штурмовиками Hs 129B, из них исправными были 14 машин. По состоянию на 29 ноября 14.(Pz)/SG 9 дислоцировался в Мадьярмечке. Он имел 19 самолетов, из них 13 боеготовых. Там же отряд под командованием обер-лейтенанта Штейнкампа находился и в течение декабря. Но каких-либо подробностей о его участии в боевых действиях в указанный период обнаружить не удалось.

Отряд 13.(Pz)/SG 9 осенью 1944 г. воевал на противоположном фланге советско-германского фронта – в Восточной Пруссии. В конце октября он первым из строевых частей получил семь самолетов Hs 129B-3 с 75-мм пушками. Испытания этих самолетов в условиях, приближенных к боевым, проведенные в Юргенфельде и Шиппенбейле, показали низкую надежность электропривода магазина орудия. Но времени на устранение недостатков не было, и проблему попытались решить путем усиления техперсонала отряда за счет специалистов, откомандированных с фирмы «Рейнметалл» и испытательного центра в Тарневице. Большую часть ноября эти специалисты провели в Бломберге, где дислоцировался отряд, пытаясь добиться более-менее надежной работы оружия штурмовиков. Когда же эту проблему удалось решить, вскрылась ещё одна – повреждения планеров самолетов от отдачи орудий. Сила отдачи ВК 7,5 достигала 4000 кгс, но опытные самолеты выдерживали до 800 выстрелов без каких-либо заметных повреждений. А вот серийные машины выпуска середины и второй половины 1944 г. оказались куда как менее выносливыми. Причиной оказалось резкое ухудшения качества алюминиевого сплава. Но с этим уже поделать ничего не удавалось. Тем не менее самолеты Hs 129B-3 отряда 13.(Pz)/SG 9 совершали боевые вылеты, показав достаточно высокую эффективность – повреждения от попадания 75-мм снаряда в танк были сравнимы с поражением 50-кг авиабомбы. Вы-

стрел в воздухе вел к моментальному падению скорости самолета примерно на 10 км/ч, но управляемости машина не теряла. Вместе с тем Франц Освальд отмечал несовершенство телескопического прицела ZFR 3В, устанавливаемого на самолетах с 75-мм орудиями.

Наряду с 13.(Pz)/SG 9, несколько Hs 129В-3 успел получить и отряд 12.(Pz)/SG 9 обер-лейтенанта Леманна (Lehmann), также действовавший в Восточной Пруссии. Но уже 10 ноября 1944 г. этот отряд вывели в тыл, в состав 10-го воздушного флота, для перевооружения на Fw 190. 1 января 1945 г. 12.(Pz)/SG 9 переименовали в 1.(Pz)/SG 9, включив в состав вновь сформированной группы I(Pz)/SG 9. «Хеншели» из его состава передали отрядам 10. и 14.(Pz)/SG 9, а 1.(Pz)/SG 9 в дальнейшем летал на «фокке-вульфах».

Боевая активность 13.(Pz)/SG 9 значительно ограничилась после того, как в ок-

тябре лучших пилотов направили в части истребителей ПВО, прикрывавших рейх. Пошатнувшийся боевой настрой лишь немного укрепило награждение 3 ноября 1944 г. командира отряда Франца Освальда Рыцарским крестом.

Незначительным эпизодом стало участие штурмовиков Hs 129 в боях во Франции. Поскольку все строевые отряды истребителей танков действовали на Восточном фронте, здесь отметились лишь самолеты из учебных частей. После высадки союзников в Нормандии 6 июня 1944 г. здесь воевало несколько «хеншелей» из группы II/SG 151, а также пять Hs 129В-2 из эскадры SG 101. Штурмовики перебросили на аэродром Кан-Каприкуэ, откуда они пытались наносить удары по частям британской 7-й танковой дивизии. Но ввиду господства вражеской авиации в воздухе они сумели выполнить не более двух десятков боевых вылетов.

## Последние бои: от Вислы до Одера

Начало января 1945 г. означало для отрядов, вооруженных Hs 129В, ожидание нового советского наступления. Лейтенант Краузе вспоминал: «Хорошо помню новогоднюю ночь 1944/1945 гг. Небо было усеяно звездами. Мы немного выпили. Ровно в полночь легкие зенитки, установленные вокруг аэродрома, выпустили в небо несколько очередей трассирующими снарядами, встречая Новый год. Но радости не было. Мы собрались на главной улице нашей деревеньки. Что принесет нам год 1945-й? Наверняка ничего хорошего. Мы ожидали вражеского наступления с плацдармов Баранув, Пулавы и Магнушев. Отряд получил приказ поддержания постоянной боевой готовности». И далее: «...Преимущество русских в орудиях, танках и самолетах было подавляющим. Нам же оставалась только вера в собственные силы. Это касалось не только люфтваффе, но и наземных частей. Молодой лейтенант-танкист, прикомандированный к нашему отряду для связи, говорил, что его полк, занимающий позиции у Сташева, получил 60 новых «Пантер». Он верил, что его полк силен как никогда, и русские не смогут прорвать его позиции».

Долго ждать не пришлось. Незадолго до полуночи 11/12 января Красная армия начала наступление ударом с плацдарма Баранув, примерно в 60 км от аэродрома 10.(Pz)/SG 9. Сосредоточив до 200 артиллерийских орудий на километр фронта, советские войска проломили оборону, и в прорыв вошли танки. Когда спустя несколько дней пилоты 10.(Pz)/SG 9 пытались найти в Сташеве тот танковый полк, из которого прибыл офицер связи, они об-

наружили, что ни одна из «Пантер» не уцелела после советской артподготовки. Разбитые танки находились на своих исходных позициях, и ни один из них даже не успел вступить в бой...

В 01.00 12 января командование 8-го авиакорпуса объявило тревогу по своим частям. Но в первый день советского наступления плохая погода приковала к земле и люфтваффе, и советскую авиацию. Лишь под утро 13 января погода немного улучшилась. К тому времени соединения Красной армии прорвали оборону противника на широком фронте, а передовые танковые части продвинулись на 30 км. Поскольку вермахт уже не располагал оперативными резервами, путь к Одера и Верхней Силезии был открыт.

**Лейтенант Вальтер Краузе в кабине своего Hs 129В-2. Начало 1944 г.**





**22 января 1945 г. личный состав отряда 10.(Pz)/SG 9 вынужден был уничтожить 13 из 16 имеющихся «хеншелей» на аэродроме Тонндорф (Вагровице)**

Боевые вылеты отряда 10.(Pz)/SG 9 начались с полета на разведку пары, ведомой лейтенантом Рольфом Эгнером (Rolf Aigner). Результаты разведки были неутешительны: дорога Сташев–Хмельник забита колоннами немецкой техники, пылающей после артобстрела, линия фронта фактически перестала существовать. Штурмовикам вновь пришлось выступать в роли «пожарной команды», пытаясь хоть немного задержать продвижение противника. Увы, двух звеньев «хеншелей», отправленных для удара по советским танкам было явно недостаточно... Снова обратимся к воспоминаниям Вальтера Краузе: «Вид поля боя был ошеломляющим. Везде горели немецкие машины. От организованного сопротивления не осталось и следа. Во время одного из вылетов я увидел большую группу Т-34 – 50, а может даже 60 единиц, выезжающих на равнину из перелеска. Заложив вираж, мы ринулись в атаку, уничтожив три Т-34. Поблизости в крестьянском дворе стоял единственный немецкий танк, которого уже охватывало пламя. Из его башни выскочил человек в черном мундире танкиста и бросился бежать. Ближайший русский танк находился примерно в 200 м. Несмотря на это, я спикировал и пролетел на высоте метров десять над пылающим танком, покачав крыльями, чтобы подбодрить танкиста. Он заметил меня и с какой-то обреченностью взмахнул рукой. Никогда не забуду того взгляда молодого лейтенанта примерно моего возраста...»

Во время второго боевого вылета 13 января звено из состава 10.(Pz)/SG 9 встретилось в воздухе с группой советских штурмовиков Ил-2. Первыми разобрались в ситуации немецкие пилоты, и фельдфебель Михальчак сбил одного «Ила».

14 января началось советское наступление с плацдармов у Пулав и Магнушева. Удар был настолько мощным, что находящаяся здесь 9-я армия вермахта практически сразу же потеряла до половины своих сил. В тот день отряд 10.(Pz)/SG 9 лишил-

ся четырех своих самолетов. Машина обер-фельдфебеля Ганса Фледдерманна (Hans Fleddermann) была сбита зенитным огнем в районе Моткевиц, пилот погиб. Там же сбили и самолет унтер-офицера Франца Матцена (Franz Matzen), летчик был объявлен пропавшим без вести. Ещё две машин разбились на аэродроме Ва-жынь – один при взлете, а второй на посадке. К счастью, их пилоты уцелели.

Провал немецкой линии обороны на Висле вынудил авиаторов оставить обжитый Ва-жынь и искать более безопасные аэродромы. Запасным для отряда считался аэродром у Ченстоховы, но он был захвачен советскими войсками ещё до того, как 10.(Pz)/SG 9 успел туда передислоцироваться. Отряд перевели в Кройцберг на польско-германской границе, но и эту базу пришлось оставить. Наконец, 19 января базой для 10.(Pz)/SG 9 стал Оппельн-Штутендорф – это уже была территория рейха\*. Отсюда штурмовики успели сделать несколько боевых вылетов, потеряв один самолет, но на следующий день и к этому аэродрому приблизились наступающие советские части. После бессонной ночи, проведенной у своих самолетов, пилоты 10.(Pz)/SG 9 готовились к очередной передислокации, но аэродром окутал утренний туман. При попытке взлета в условиях ограниченной видимости разбились два Fw 190 и транспортный «Сибель» Si 204 из других частей. Штурмовики же, сохраняя хладнокровие, дождались, пока туман рассеется, и без происшествий перелетели в Вейденгурт. Этот небольшой аэродром находился примерно в 20 км западнее р. Одер, в окрестностях крупного полигона Ламздорф.

Тем временем возобновились наступательные операции Красной армии на северном участке фронта, в Восточной Пруссии. Здесь дела вермахта обстояли немногим лучше, чем на Висле – советским частям пришлось столкнуться с хорошо

\* Ныне территория Польши, г. Ополе.

подготовленной и глубоко эшелонированной обороной, немцы даже пытались контратаковать. Здесь действовали отряд 13.(Pz)/SG 9 и штабное звено группы IV/SG 9. Активность авиации с обеих сторон сильно сковывали погодные условия, и лишь в непродолжительные периоды прояснения самолеты могли подняться в воздух. Во время одного из таких «просветов» 19 января 1945 г. пилотам 13.(Pz)/SG 9 пришлось столкнуться в воздухе с французами из истребительного полка «Нормандия-Неман». Группа «Яков» полка над Шилленом сбита три Fw 190 и едва успела восстановить строй после схватки, как аспирант Жак Андре (Jacques Andre) заметил три «хеншеля». С двумя другими пилотами Андре атаковал штурмовики и в 20 км от Инстербурга сбил два вражеских самолета. Пилот одного из них, обер-фельдфебель Хейнц Хегер (Heinz Heger) впоследствии с удивлением отмечал несвойственную советским истребителям манеру ведения воздушного боя – он-то не знал, что на этот раз противником были французы! Истребители преследовали «хеншелей» далеко в глубь контролируемой немцами территории. Противостоять «Якам» в маневренном воздушном бою штурмовики, естественно, не могли, но Хегеру удалось сбить одного из противников, неосторожно подставившегося под его пушки. В тот же момент мощный взрыв потряс его собственную машину. Вспыхнул фюзеляжный топливный бак. Выпрыгнуть с парашютом Хегер не мог – высота была слишком малой. Пришлось заходить на посадку на заснеженное поле. Пламя начало пробиваться в кабину, но обер-фельдфебель смог посадить штурмовик на «брюхо». Машина ещё скользила по снегу, когда Хегер открыл фонарь. В момент остановки он получил сильный удар по затылку – оторвался бронезаголовник кресла, и на мгновение потерял сознание. Придя в себя, пилот сумел буквально вывалиться из кабины до того, как самолет взорвался. Он посадил машину в каких-нибудь 150 м от перевязочного пункта. Но никто не спешил к авиатору на помощь – ведь самолет пылал. Хегеру показалось, что его обстреливают из стрелкового оружия – но это рвался боекомплект «хеншеля». Свалившись в какую-то яму, пилот переждал опасность. Хегер пять недель провел в госпиталях, но в апреле 1945 г. ещё успел вернуться к боевым полетам. Другой пилот, сбитый французами в том бою, обер-фельдфебель Вильгельм Пайпер (Wilhelm Piper), также сел на вынужденную примерно в 15 км от Инстербурга и попал в госпиталь.

20 января было потеряно два «хеншеля» по схожим причинам – обе машины разбились при попытках вынужденных посадок

из-за повреждений двигателей. Один из них, принадлежавший штабу IV/SG 9, потерпел катастрофу на аэродроме Крейзинг у Познани, а второй – Hs 129B-3 (W.Nr. 162044), вооруженный 75-мм пушкой, разбился в Иновроцлаве. Последняя машина принадлежала отряду 13.(Pz)/SG 9.

22 января аэродром Тонндорф (Вонгровец), где дислоцировался отряд 13.(Pz)/SG 9, подвергся налету штурмовиков Ил-2. Результаты были сокрушительными – все 13 «хеншелей» отряда, в том числе три новых Hs 129B-3, были уничтожены. Личный состав отряда вывели в Перлеберг для перевооружения на Fw 190.

28 января 1945 г. советские войска форсировали Одер в районе Оппельна. Но бои перешли в позиционную стадию, и отряд 10.(Pz)/SG 9 оставался в Вейденгурте в течение следующих восьми недель. Отряд даже получил пополнение – несколько новых самолетов, но надолго их не хватило. Несколько дней спустя лейтенант Краузе, выполнявший обязанности командира отряда, записал в своем дневнике: «Из штаба 8-го авиакорпуса пришел приказ на боевой вылет. Мне пришлось переспросить: должен ли я отправить на задачу оба моих самолета одновременно, или же поодиночке». То есть вместо 16 положенных по штату штурмовиков в 10.(Pz)/SG 9 оставалось лишь две машины.

Об одном из боевых вылетов, предпринятых Краузе в начале февраля 1945 г., сохранилась такая запись: «Мой «хеншель» летел на небольшой высоте, приближаясь к железнодорожному мосту через Одер. Мост был уже взорван, и в небо поднимался столб черного дыма. Вдруг на восточном берегу реки я заметил маленький окоп, в котором укрылось двое немецких солдат, а вокруг них лежало с полтора десятка «Панцерфаустов». Перед позицией

**Советские бойцы осматривают поврежденный Hs 129B-2, брошенный в Познани. Хорошо видна подфюзеляжная установка 30-мм пушки МК 103**



**Уничтоженный германскими войсками накануне капитуляции Hs 129B-2 (W.Nr. 141862), апрель 1945 г.**



уже горели пять Т-34. Я не мог поверить собственным глазам – нигде, сколько глазу было видно, не было других немецких частей, лишь этих двое. А они даже помахали мне! Что руководствовалось ими? Геройство? Отчаяние? Не знаю, наверное, оба эти чувства одновременно».

12 февраля отряд 10.(Pz)/SG 9 понес болезненную потерю – из боевого вылета не вернулся фельдфебель Отто Риц. В тот день обер-лейтенант Вебер повел основные силы отряда на штурмовку, а Риц и его ведомый Макс Бентер (Max Benter) должны были вылететь на разведку района севернее р. Нейсе. Но сразу после взлета у Бентера начались перебои в работе одного из двигателей, и он вынужден был вернуться на аэродром. На задание Риц отправился в одиночку, поэтому обстоятельства его гибели остаются до конца невыясненными. На счету одного из лучших пилотов штурмовиков к тому времени было более 70 уничтоженных и 34 поврежденных танка, а также два сбитых самолета противника.

К тому времени советские войска подошли на каких-нибудь 10 километров к аэродрому базирования 10.(Pz)/SG 9. Штурмовики взлетали конвейером для ударов по противнику, находившемуся на опушке Ламздорфского леса. Во время одного из вылетов был сбит самолет Рольфа Эгнера. Пилот выжил, а когда очнулся, увидел нелепую картину – перед ним стоял Т-34 с большим крестом вместо красной звезды на башне. Оказалось, что пилота спасли бойцы эстонской дивизии ваффен-СС, использовавшие трофейную технику.

В начале февраля отряд 10.(Pz)/SG 9 получил несколько самолетов Hs 129B-3, во-

оруженных 75-мм пушками ВК 7,5. Эффективность нового оружия описал обер-лейтенант Гебхард Вебер: «Мы взлетели с аэродрома Швейдниц\* для атаки колонны русских танков, движущихся по дороге между Штрейгау и Яуером. Моим ведомым шел молодой пилот на Hs 123B-3, не имевший на своем счету и десятка боевых вылетов. Во время нашего третьего захода на колонну, он попал снарядом в борт танка под башней. Снаряд калибра 75 мм проделал в борту дыру диаметром чуть ли не в метр, а танк мгновенно вспыхнул. Во время второго вылета в тот же день танк, двигающийся улочкой Штрейгау, после попадания одного снаряда взлетел на воздух. Эффективность 75-мм орудий была ошеломляющей». Но, как и другие виды «чудооружия», изменить ход войны они не могли. А в следующем боевом вылете Вебер был сбит – в четвертый раз за свою карьеру. Вылетев на задание из Швейдница, он обнаружил, что фюзеляжный топливный бак его самолета протекает. Возвращаясь после удара по цели, Вебер ввиду крайне малого остатка топлива решил «срезать» угол, пройдя над железнодорожной станцией. Обычно пилоты старались огибать этот объект широкой дугой – станцию прикрывали зенитные батареи, укомплектованные юношами допризывного возраста, а те палили во все, что находилось в воздухе. Опасения оказались вполне обоснованными – как только «хеншель» Вебера приблизился к станции, зенитчики открыли огонь, приняв самолет за советский Пе-2. После первого же залпа пилоту пришлось

\* Ныне Свидница в Польше.

сажать поврежденный самолет в поле у деревеньки. Местные жители тоже сначала приняли его за русского, и лишь после продолжительной «дискуссии» признали Вебера своим. Обер-лейтенант вернулся в свою часть, но история имела продолжение. В мае 1945 г., попав в плен, Вебер в поезде, доставлявшем пленных в лагерь, разговорился с одним обер-лейтенантом из зенитной артиллерии. Тот рассказал, как его батарея, прикрывая станцию Швейдниц, где разгружалась 10-я танковая дивизия, первым же залпом поразила вражеский самолет. Увы, его падение засечь не удалось, и победу батарее не засчитали. Тут Вебер смог «утешить» товарища по оружию, подтвердив, что самолет был действительно сбит – вот только машина была отнюдь не советской!

Во второй половине февраля 1945 г. интенсивность боевого применения Hs 129 существенно снизилась. Так, например, 1 марта пилоты отряда 10.(Pz)/SG 9 выполнили лишь два боевых вылета – пара самолетов слетала на разведку района Бреслау-Цобтен. И это при том, что отряд располагал в то время 17 самолетами, все из которых были исправны. Но уже вскоре ситуация была «откорректирована» – 6 марта в результате авианалета на аэродром Вейденгут были уничтожены четыре «хеншеля» (и один истребитель из эскадры JG 52). 8 марта в отряде числилось 13 самолетов, из них десять боеготовых. Часть отряда находилась в Вейденгурте, часть – в Швейднице.

К середине марта погода заметно улучшилась, и активность авиации возросла. Аэродромы базирования штурмовиков подвергались налетам советских пикировщиков Пе-2, но и пилоты «хеншелей» стали гораздо чаще подниматься в воздух. За два дня, 17 и 18 марта, отряд 10.(Pz)/SG 9 уничтожил 37 танков и самоходных орудий, и повредили ещё 17. Общее количество вражеских танков, уничтоженных отрядом, превысило, таким образом, 600 единиц. Очередная вспышка активности отряда пришлось на 22 марта, когда было выполнено 11 самолето-вылетов против танков и колонн снабжения в районе Леобшютц-Нейштадт. Существенно увеличить боевой счет в тот день не удалось, но ввиду интенсивного зенитного огня определенным успехом можно считать то, что всем штурмовикам удалось благополучно вернуться домой. На следующий день самолеты 10.(Pz)/SG 9 поднимались в воздух 17 раз. В результате было уничтожено восемь вражеских танков и повреждено ещё три. В общем же, в марте 1945 г. отряд достиг невозможного: в условиях подавляющего превосходства противника в воздухе его пилоты записали на свой счет 100 уничто-

женных танков, 30 самоходных орудий, несколько сот других машин и повозок, а также сбили шесть вражеских самолетов ценной потери лишь двух своих штурмовиков. Даже если принять во внимание неминуемые «приписки», результаты выглядят весьма впечатляюще. Интересные сведения по расходу боеприпасов приводятся в отчете о действиях отряда в марте 1945 г. В течение месяца самолеты отряда израсходовали 1045 30-мм снарядов, но только 420 20-мм. Также было выпущено 47 75-мм снарядов и 15 000 7,92-мм патронов. Расход авиабомб составил всего 10 единиц. То есть отряд действовал в основном по бронированным целям.

Успехи отряда 10.(Pz)/SG 9 в последние месяцы 1944 г. и в начале 1945 г. были надлежащим образом отмечены командованием. 28 февраля 1945 г. обер-лейтенант Вебер был награжден Германским крестом в золоте. Фельдфебеля Михальчака представили к Рыцарскому кресту, а лейтенант Краузе получил Железный крест I класса. Кроме того, отряд получил благодарность от командующего группой армий «Центр» генерал-оберста Шрёнера (Schroner), а 23 марта за успехи в боях 17–18 марта отряд был упомянут в приказе Верховного главнокомандования вермахта.

В последние месяцы войны противотанковые задачи в люфтваффе (вернее, в том, что оставалось от них) все в большей мере возлагались на самолеты Fw 190, вооруженные новыми неуправляемыми противотанковыми ракетами «Панцерблиц». Боевое применение их в Курляндии и Верхней Силезии показали достаточно высокую эффективность нового оружия. К тому же для производства ракет не требовался крайне дефицитный вольфрам, как для бронебойных снарядов. Самолеты Hs 129B, остававшиеся к тому времени лишь в двух отрядах – 10.и 14.(Pz)/SG 9, – отошли на второй план. Однако «хеншели» нашли свою нишу в боевом пространстве. В отличие от

**Hs 129B-3 (W.Nr. 140494), вооруженный 75-мм пушкой BK 7,5. Июль 1944 г., Тарневиц**



«Фокке-вульфов», они могли без ограничений действовать на малых высотах. Такая тактика, с одной стороны, обеспечивала достаточную защиту от вражеских истребителей – часто те просто не могли разглядеть штурмовики на фоне земной поверхности. С другой стороны, Hs 129B могли действовать при низкой границе облачности – «фокке-вульфам» с их гораздо большей скоростью было рискованно снижаться до предельно малых высот. Слабым местом «хеншеля» была его низкая маневренность с полной заправкой и боекомплектом, что вынуждало при заходе на цель делать горку – иначе при резком маневре существовала вероятность врезаться в землю. Пытаясь улучшить тяговооруженность самолета, механики путем некоторых переделок форсировали моторы «Гном-Рон» до 1000 л.с. Это пагубным образом сказывалось на ресурсе, но в условиях конца войны этот параметр никакого значения уже не имел...

1 апреля 1945 г. отряд 10.(Pz)/SG 9 переместился на аэродром Моравско-Острова на территории Чехии, передав из 6-го воздушного флота в 4-й. Пока на новую базу добирался наземный персонал, самолеты отряда обслуживались механиками из 14.(Pz)/SG 9, уже находившегося в Моравско-Острове. Это позволило уже в день прибытия приступить к боевым вылетам – благо, погода стояла прекрасная. Но увеличить боевой счет не удалось – противник вел сильный зенитный огонь. К тому же штурмовикам пришлось столкнуться с тяжелыми танками ИС-2, против брони которых были бессильны 30-мм снаряды.

Из Моравско-Острова с промежуточной посадкой в Бруно самолеты 10.(Pz)/SG 9 перелетели в Фельс ам Ваграм. Это была уже Австрия. Отряду оставили задачу сдерживать наступление советских войск на Вену. Звено лейтенанта Краузе поднялось для удара по вражеским танкам в районе Огар-

тена. Роль ведущего Краузе передал Рольфу Эгнеру, прекрасно знавшему Вену. Краузе вспоминал: «Мы летели вдоль Дуная к Вене, освещенной по-летнему ярким солнцем. Западные предместья выглядели совсем мирно... Один за другим четыре самолета звена прошли над Рингом, и тут я услышал в наушниках голос Эгнера: «Справа – Карспаласт, а третья улица слева ведет к Огартену». Я никогда не мог себе представить, что мне придется знакомиться с Веной при таких обстоятельствах».

9 апреля 1945 г. пилоты отряда 10.(Pz)/SG 9 выполнили одну из последних боевых задач – два самолета нанесли удар по хранилищу топлива в окрестностях Вены, захваченному советскими войсками. По свидетельству пилотов истребителей из группы II/JG 51, прикрывавших штурмовиков, задача была выполнена – над хранилищем поднялся столп густого черного дыма. Но «хеншеля» из вылета не вернулись – их пилоты выполнили свой долг до конца...

14 апреля отряд перелетел на аэродром Вельс, но ввиду отсутствия топлива боевые вылеты уже не осуществлялись. Также без топлива сидел в Целтвеге отряд 14.(Pz)/SG 9. Последним проявлением боевой активности штурмовиков стала передислокация отряда 10.(Pz)/SG 9 на аэродром Гавличкув-Брод на территории Чехии с целью поддержки армейской группы Шрёнера. Первый эшелон перелетел без проблем, но в Вельсе оставалось еще три «хеншеля» с пилотами и около 20 человек наземного персонала. На следующий день аэродром подвергся налету американских истребителей-бомбардировщиков «Мустанг», уничтоживших оставшиеся в Вельсе самолеты. 8 мая остатки отряда перелетели в Нойбиберг, где на следующий день сдались американцам. При капитуляции самолеты были уничтожены. Так завершилась история германских штурмовых авиачастей...

## В строю ВВС Румынии

Новый штурмовик люфтваффе вызвал интерес у союзников Германии. В разное время желание приобрести Hs 129 проявляли Италия, Япония, Испания, Финлян-

дия, Венгрия и Румыния. Но лишь две последние страны реально получили штурмовики «Хеншеля», и только румынские ВВС применили их в бою. Японский военный атташе генерал-майор Отани был частым гостем на предприятиях «Хеншеля» – дальневосточный союзник Германии живо интересовался разрабатываемым этой фирмой высотным бомбардировщиком и разведчиком Hs 130. Попутно он ознакомились и с Hs 129. Самолет был признан достойным внимания, велась подготовка к подписанию контракта на поставку трех штурмовиков, но сделка так и не была реализована. В документации «Хеншеля» имеются также упоминания о подготовке

**Hs 129B-2 из состава румынской 8-й штурмовой авиатрупы. Осень 1943 г.**



трех Hs 129 для поставки в Испанию, но и на Пиренеи самолеты не попали.

Одной из первых практические шаги к приобретению нового самолета предприняла Венгрия. Весной 1942 г. военно-воздушный атташе этой страны майор Наги (Nagy) посетил заводы концерна «Хеншель» в Шёнефельде и Иоханнстале, где ему продемонстрировали в числе прочей техники и самолет Hs 129. В итоге, уже в мае 1942 г. машина попала в перечень германских самолетов, которые Венгрия желала бы приобрести для своих ВВС. Но дальше дело затормозилось. Лишь в середине следующего года было принято положительное решение о поставке самолетов Hs 129B в Венгрию, а 1 июля 1943 г. сформирована штурмовая эскадрилья венгерских ВВС, которую возглавил капитан Миклош Шольц (Miklos Scholtz). В августе прибыли четыре «хеншеля», но эскадрилья их не получила – самолеты передали Летно-испытательному институту. Венгерские пилоты под руководством германских инструкторов на аэродроме Будапешт-Ферихедь приступили к освоению техники пилотирования, а затем и боевого применения Hs 129B. Были понесены и потери – при отработке бомбометания с пикирования один из летчиков, 2-й лейтенант Хенрик Фюлоп (Henrik Fulop) не смог вовремя вывести машину из пике, врезался в землю и погиб. Вскоре после этого инцидента тренировочные полеты прекратили – стало ясно, что германская промышленность не сможет выделить достаточное количество Hs 129B для поставок Венгрии. Три уцелевших самолета передали в 5/1 экспериментальную ночную истребительную эскадрилью, дислоцированную на аэродроме Матъясфёльд, укомплектованную пилотами Летно-испытательного института. Но и в этой части самолеты задержались недолго – на роль истребителей они явно не годились. После выполнения всего 14 полетов с Матъясфёльда «хеншели» вернули люфтваффе.

Гораздо больше «хеншелей» получили румынские ВВС. Поначалу Германия собиралась поставить этой стране несколько «бывших в эксплуатации» Hs 129A и Hs 129B-1, но стратегическое значение Румынии как основного поставщика нефти для рейха было достаточно велико. В итоге, для Румынии выделили 40 новых – прямо с завода – штурмовиков Hs 129B-2\*. Однако 30-мм пушки все-таки не поставились ввиду крайнего дефицита боеприпасов к ним – все румынские штурмовики комплектовались подфюзеляжными бом-

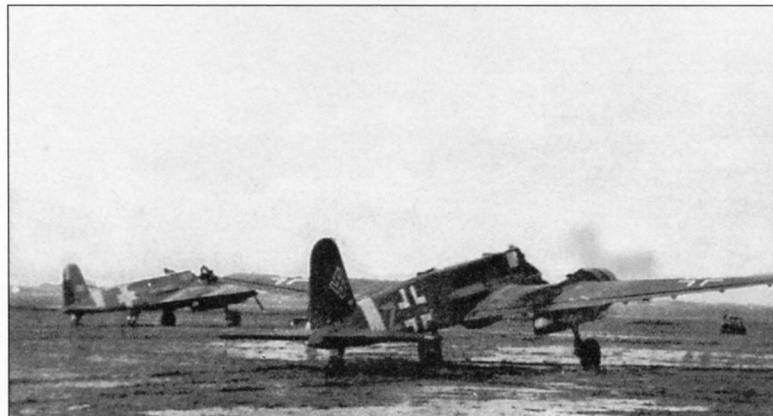


бодержателями, т.е. соответствовали варианту Hs 129B/R1.

Для вооружения новыми штурмовиками в ВВС Румынии выбрали 8-ю истребительную авиагруппу, входящую в состав 2-й авиационной флотилии. Ранее эта группа летала на истребителях-бомбардировщиках IAR-81 румынского производства, а её пилоты имели опыт полетов на штурмовку и бомбометание с пикирования. 15 марта 1943 г. группа, находящаяся на аэродроме Таргшор, из истребительной была переименована в штурмовую. Командовал ею в то время капитан Ион Кара (Ion Cara). В состав 8-й штурмовой авиагруппы входили три эскадрильи: 41-я, возглавляемая лейтенантом Шотропа Леонидом (Sotropa Leonida), 42-я, которой командовал лейтенант Николае Сереску (Nicolae Serescu) и 60-я – её возглавлял лейтенант Штефан Александреску (Stefan Aleksandrescu). Ещё около двух месяцев пилоты группы летали на IAR-81, поддерживая летные навыки, а 14 мая её личный состав (30 пилотов и около 290 человек наземного персонала) железной дорогой отправили в Кировоград, где румыны должны были осваивать новые Hs 129B-2.

**Аэродромы степной Украины осенью 1943 г. превратились в сплошное болото. На переднем плане – оберфельдфебель Йозеф Рейтбергер (Josef Reitberger), служивший в качестве инструктора при румынской 41-й штурмовой эскадрилье**

**Союзники: германский и румынский Hs 129B-2 на поле-вом аэродроме. Украина, осень 1943 г.**



\* Некоторые источники упоминают о поставке румынам нескольких (до 7) штурмовиков Hs 129A, но это представляется крайне маловероятным.



**Друг спас друга:**  
штаб-сержант Ду-  
митру Маринеску  
(Dumitru Marinescu)  
вывез 2-го лейте-  
нанта Лазаря Мун-  
тяну (Lazar  
Munteanu) после то-  
го, как самолет по-  
следнего был под-  
бит и совершил вы-  
нужденную посадку

Поскольку «хеншели», предназначенные для румын, ещё не прибыли, в распоряжение 8-й авиагруппы временно передали несколько самолетов-разведчиков «Фоке-Вульф» Fw 189A. 21 мая 1943 г. румынские летчики начали полеты на этих машинах, осваивая технику пилотирования двухмоторных самолетов – ведь ранее они летали на одномоторных машинах. 1 июля германские инструкторы и несколько румынских пилотов отбыли в Умань за первыми «хеншелями». К концу месяца 8-я авиагруппа получила все предназначенные для неё штурмовики.

5 августа 1943 г. все три эскадрильи 8-й штурмовой авиагруппы (30 штурмовиков Hs 129B-2) в сопровождении транспортных

самолетов Ju 52/3m перелетели в Мариуполь, где часть объявили боеготовой, передав в подчинение германскому 4-му воздушному флоту. 10 августа группу передислоцировали в Краматорск, и именно отсюда 16 августа румынские «хеншели» выполнили первые боевые вылеты. Самолеты наносили удары по советским войскам в районе Изюма. Штурмовики действовали согласно принятой в люфтваффе тактической схеме в составе четырехсамолетных звеньев, причем звенья вели германские инструкторы. Первый день принес и первую потерю – из вылета не вернулся адъютант Петре Сарбу (Petre Sarbu), объявленный пропавшим без вести. Кроме того, один из германских инструкторов, лейтенант Дитер Орт (Diether Orth) получил ранения, пытаясь посадить самолет с остановившимся двигателем на аэродром Мелитополь-Западный.

Аэродром в Краматорске подвергался регулярным налетам советской авиации (15, 16, 17 и 19 августа), вследствие чего несколько Hs 129B-2 получили повреждения. Поэтому группу, возглавляемую теперь подполковником Дуту Василиу (Dutu Vasiliu), 20 августа вновь вернули в более безопасный Мариуполь. До 2 сентября румынские штурмовики вели интенсивную боевую работу, ежедневно вылетая на задания. В этот период было сбито два штурмовика, но в обоих случаях их пилотам – адъютантам Константину Георгеску (Constantin Georgescu) и Иону Эначе (Ion Enache) – удалось уцелеть и вернуться в часть.

В первых числах сентября 8-ю авиагруппу передислоцировали на площадку

Советский офицер поздравляет командира зенитной батареи, сбившей румынский штурмовик немецкого производства Hs-129B-2, лейтенанта Мунтяну (Munteanu), Номер 327 (W. Номер 141263). Перед «Крестом Михая» на фюзеляже нанесена фраза «HAI FETITO» («Давай, девочка»). А под номером на хвосте, вероятно, личная эмблема Мунтяну – череп и наклоненная кость



Старые Близнецы, где её состав пополнило несколько молодых пилотов. Увы, воинская удача отнюдь не была благосклонной к некоторым из них – 6 сентября, не пробыв на фронте и недели, погиб лейтенант Ион Рада (Ion Rada) из 42-й эскадрильи. Два дня спустя из вылета не вернулся лейтенант Орт, выполнявший в то время обязанности офицера связи люфтваффе при 8-й авиагруппе. Самолет опытного авиатора, имевшего за плечами опыт службы в составе отряда 4.(Pz)/Sch.G 2 в Северной Африке и на Восточном фронте, был сбит во время атаки танковой колонны. Больше повезло адъютанту Теодору Забаве (Theodor Zabava) – 14 сентября его «хеншель» был сбит, но пилот спасся и вернулся в часть «пешим порядком».

Изменение линии фронта вследствие советского наступления вынуждало румынскую штурмовую авиагруппу с 11 сентября по 29 октября несколько раз менять место дислокации – Днепропетровск, Мелитополь, Геничеськ. К тому времени из 42 переданных румынам Hs 129B-2 осталось лишь 25 самолетов. 30 октября самолеты группы перелетели в Чаплинку, откуда летали для ударов по советским частям, рвущимся к Николаеву. В ходе этих боев был подбит самолет лейтенанта Лазара Мунтеану (Lazar Munteanu). Пилот, посадивший подбитую машину в безлюдной степи, был спасен одним из германских инструкторов, обер-фельдфебелем Хансом Рейтбергером (Hans Reitberger), вылетевшим на его поиски на связном «Шторхе».

2 ноября 8-я авиагруппа перелетела в Херсон. В последующие восемь дней пилоты группы осуществили несколько сот боевых вылетов, пытаясь сдерживать наступающие советские войска. В эти дни было сбито пять Hs 129B-2, двое пилотов погибли. 12 ноября группу передислоцировали в Николаев. В течение последующего месяца главной задачей для румынских штурмовиков стали налеты на советские плацдармы на Правобережной Украине в районах Херсона и Николая. По состоянию на 1 января 1944 г. в группе числилось 27 штурмовиков. А 3 января румынские «хеншели» перебазировались в Лепетиху. Боевая работа на несколько недель приостановилась ввиду суровой зимы.

6 февраля группа возвратилась в Николаев. В течение марта штурмовики поддерживали румынские войска, оборонявшиеся на нижнем Буге, а затем – в районе Одессы. 4 апреля 8-ю штурмовую авиагруппу вывели на авиабазу Текучи в Восточной Румынии для отдыха и перестроения. Требовались пополнения, и в июне 1944 г. Румыния заказала допол-



нительно 21 самолет Hs 129B-2. Девять из них были переданы немедленно из состава люфтваффе, шесть поступили в июле и шесть – в августе 1944 г.

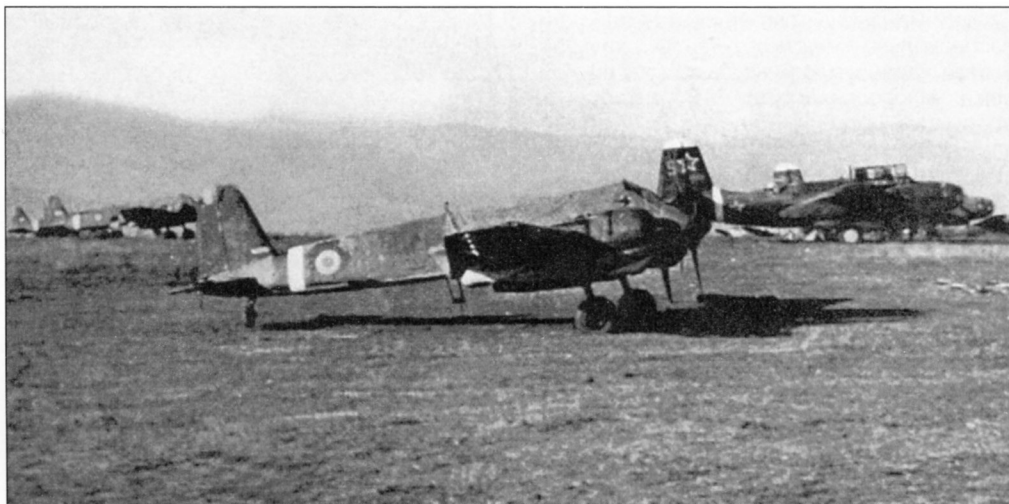
В июне 1944 г. румынские штурмовики возобновили боевые вылеты, действуя с аэродромов Роман и Бакэу, а с 30 июня – с Матка. В августе было заказано ещё 12 «хеншелей». Ожидалось, что их поставки будут осуществлены в сентябре-ноябре (по четыре машины в месяц). Но этим планам не суждено было сбыться. 23 августа в Румынии состоялся переворот, маршал Антонеску отстранен от власти, а 25 августа Румыния объявила войну Германии. На тот момент 8-я штурмовая авиагруппа, дислоцированная в Ианке, располагала 32 самолетами Hs 129B-2. Ещё 22 самолета такого же типа было оставлено частями люфтваффе, эвакуирующимися из Румынии. Из числа последних некоторые машины были вооружены 30-мм пушками, но румыны не имели ни опыта их применения, ни снарядов к ним.

**На полевом аэродроме румынской 42-й штурмовой эскадрильи. Ногайская степь (юг Украины), начало 1944 г.**

**Hs 129B-2 румынских ВВС с четырьмя 50-кг бомбами под фюзеляжем, конец 1944 г.**



**Румынский  
Hs 129B-2  
(W.Nr. 142006) на  
аэродроме Бало-  
мир (Трансильва-  
ния), 7 октября  
1944 г. Самолет не-  
сет новые опозна-  
вательные знаки,  
введенные после  
перехода на сторо-  
ну антигитлеров-  
ской коалиции, а на  
заднем плане вид-  
ны машины новых  
союзников – бом-  
бардировщики «Бо-  
стон» советских  
ВВС. 16 октября  
этот «хеншель» был  
сбит немецкими зе-  
нитками**



Румынские штурмовики теперь действовали против вчерашних союзников, нанося удары по частям вермахта, оборонявшимся в Западной Трансильвании. Но без поставок запчастей из Германии количество исправных «хеншелей» быстро сокращалось. После выхода румынских войск на границу с Венгрией и приостановки наступательных операций все боеготовые Hs 129B-2 сосредоточили в 41-й эскадрилье, а 8-я авиагруппа стала смешанной: наряду с 41-й, в её состав ввели 74-ю эскадрилью, вооруженную пикирующими бомбардировщиками Ju 87D. Во второй половине декабря 1944 г. румынская авиация возобновила активные действия над Словакией. 8-я группа располагала к тому времени 25 самолетами (9 Ju 87D и 16 Hs 129B-2). Ввиду отсутствия запчастей боеготовыми были лишь 30–40% самолетов, и 41-я эскадрилья не могла поднять в воздух более шести штурмовиков одновременно. Тем не менее румынские «хеншели» активно участвовали в боях. 19 декабря пять возвращающихся с задания Hs 129B-2 были атакованы восьмеркой германских истребителей Bf 109G, сбивших одного штурмовика. 3 и 5 января 1945 г. румынские штурмовики осуществили налеты на железнодорожные станции Кальна и Лученец. 19 января началось широкомасштабное наступление советских и румынских войск. В его первый день самолеты 41-й эскадрильи выполнили девять боевых вылетов, сбросив на цели 2700 кг бомб. Два «хеншеля» было сбито. Очередная вспышка боевой активности румынской авиации пришлась на середину следующего месяца. 14 февраля пять Hs 129B-2 совместно с пикировщиками из 74-й эскадрильи разгромили германскую колонну у Подречан. В тот же день после взлета с аэродрома Мишколец разбился один из румынских «хеншелей». Пилоти-

ровавший его адъютант Василе Скрипкара (Vasile Scripcara), известный репортер и карикатурист, погиб.

16 февраля самолеты 8-й группы выполнили 26 боевых вылетов, сбросив бомбы на Зволэн, Брезно и Хайники. Один из пилотов 41-й эскадрильи, адъютант Штефан Пушкас (Stefan Puscas) уничтожил пушечным огнем локомотив и четыре вагон и, несмотря на интенсивный огонь, сумел невредимым вернуться на аэродром Лученец. Пушкас был ветераном 8-й авиагруппы – он служил в ней с момента формирования. Пять раз ему приходилось садиться на вынужденную на подбитом самолете – и всякий раз он оставался невредимым.

11–13 апреля 8-я группа атаковала цели на словацко-моравской границе. В одном из вылетов на Hs 129B-2 не повезло адъютанту Василе Паску (Vasile Pascu). Его самолет на выходе из пикирования повредили зенитки, а сам пилот был тяжело ранен. И хотя Паску сумел дотянуть до аэродрома и приземлиться, выбраться самостоятельно из кабины он уже не смог. 225-й боевой вылет для 20-летнего пилота оказался последним – Паску попал в госпиталь, а после него остался инвалидом.

Интенсивность и результативность боевых действий 41-й эскадрильи в последние недели войны характеризуют следующие цифры: в период с 25 марта по 24 апреля 1945 г. её пилоты выполнили 160 боевых вылетов, уничтожив 122 автомобиля, 91 повозку, четыре поезда, три артиллерийские батареи, один танк и мост. Собственные потери за указанный период составили два самолета, сбитые зенитным огнем.

По состоянию на 9 мая 1945 г. ВВС Румынии располагали 14 самолетами Hs 129B-2, 12 из которых в составе 41-й эскадрильи дислоцировались в Словакии на аэродроме Три Дубы. Последние боевые

вылеты они выполнили 11 мая против остатков частей Русской освободительной армии генерала Власова, скрывающихся в лесах у г. Угерски Брод. 27 июля 1945 г. 41-я эскадрилья вернулась в Румынию, на

аэродром Гимбау у Брашова. Самолеты Hs 129B-2 эксплуатировались в румынских ВВС ещё несколько лет после окончания Второй мировой войны, и лишь в 1949 г. их окончательно сменили советские Ил-10.

## Трофеи

15 августа 1942 г. пилотируемый унтер-офицером Карлом Вультшем Hs 129B-1 из отряда 5.(Pz)/SchG 1 был потерян за линией фронта в районе Ржева. Поначалу в документах люфтваффе самолет числился сбитым, а его пилот – пропавшим без вести. Но 4 ноября 1942 г. один военнопленный, захваченный военнослужащими штабного отряда эскадры JG 51, показал, что машина Вультша совершила вынужденную посадку, а сам пилот попал в плен. Таким образом, новейший штурмовик с пушкой МК 101 стал советским трофеем. Машина прошла цикл испытаний. Впоследствии было захвачено ещё несколько «хеншелей», один из которых экспонировался на выставке трофейного вооружения в московском Парке культуры, открытой в конце июня 1944 г.

Несколькими месяцами спустя первым трофейным «хеншелем» обзавелись западные союзники: 17 ноября 1942 г. в Эль Адеме британцы захватили самолет W.Nr. 0296. Правда, облетать его не было никакой возможности – самолет был сильно поврежден подрывными зарядами, установленными немцами на двигателях и топливных баках. Так что специалистам Королевских ВВС пришлось ограничиться внешним осмотром. В декабре 1942 – январе 1943 гг. в руки британцев попали ещё несколько Hs 129B, но все они также были серьезно повреждены. Лишь в феврале 1943 г. удалось заполучить первый практически исправный «хеншель» – самолет W.Nr. 0297, наряду с почти сотней других германских и итальянских аэропланов, был захвачен на аэродроме Мелаха. В конце июня 1943 г. машину в разобранном виде доставили в Великобританию, на авиабазу Коллиуэстон, и передали в распоряжение 1426-го звена Королевских ВВС, специально созданного ещё в ноябре 1941 г. для испытаний трофейных самолетов.

Трофейный «хеншель» получил британский номер NF756, но его испытания не значились среди приоритетов ввиду малой распространенности самолета и использования его (после капитуляции немцев в Северной Африке) исключительно на Восточном фронте. Машину облетали после сборки лишь 3 сентября 1944 г. В январе следующего года самолет передали на авиабазу Тангмере, а 1 ноября 1945 г. – в распоряжение 47-й части

снабжения. Появившийся было шанс сохранить Hs 129B как музейный экспонат, связанный с передачей его в марте 1946 г. Авиационному историческому отделу, увы, не использовали. В августе 1947 г. самолет отправили в металлолом.

Несколько Hs 129B стали американскими трофеями. В июне 1943 г. на авиабазе Эль Ауния было захвачено десять таких самолетов, но лишь два из них – W.Nr. 0326 и 0408 – находились в относительно неплохом состоянии, допускающем их восстановление до летных кондиций. Последний из них был доставлен в Соединенные Штаты и 20 августа 1943 г. прибыл на авиабазу Райт Филд (шт. Огайо). Как и в случае с британским трофеем, американцы не спешили с его восстановлением и испытаниями – лишь в январе 1944 г. был объявлен тендер среди частных фирм на предмет приведения Hs 129B в летное состояние. Победителем оказалась фирма «Спартан Эйркрафт» из Талсы (шт. Оклахома). Ремонтные работы начались в середине апреля 1944 г. и велись ни шатко ни валко – оказалось, что к тому времени многие узлы машины были изрядно подпорчены коррозией и требовали замены. Ни разу не поднявшись в воздух, «хеншель» успел дважды сменить американский номер – сначала EB-105, а затем FE-4600. С последним номером штурмовик в сентябре 1945 г. попал в экспозицию трофейных самолетов на аэродроме Фримен Филд (у г. Сеймур, шт. Индиана). Летом 1946 г. «хеншель» решили передать на базу хранения

**Hs 129B-2, захваченный британскими войсками в начале 1943 г. в Тунисе**



Трофейный Hs 129В (W.Nr. 0408), захваченный  
американцами в Тунисе и вывезенный в США





**Американский трофей сохранял опознавательные знаки люфтваффе**

в Дэвис-Монтейн (шт. Аризона), перегнав его туда по воздуху. Миссию поручили 1-му лейтенанту Кеннету П. Алмонду (Kenneth P. Almond), несмотря на свой возраст (22 года), считавшемуся весьма опытным пилотом-испытателем. Увы, его опыт не помог справиться с поломкой топливной аппаратуры. Стартовав вскоре после полудня 24 июля из Фримен Филд, он вскоре вынужден был садиться в поле у фермы в окрестностях г. Геллатин. На следующий день местные газеты вышли с сенсацион-

ными заголовками: «Нацистский самолет разбился у Геллантина!» Дело в том, что самолет Алмонда сохранял германские опознавательные знаки, и лишь номер на киле свидетельствовал о его принадлежности американским Вооруженным силам – но подобные детали были обывателям неизвестны. «Хеншеля» сдали на слом, но в январе 1951 г. его носовая часть была куплена на свалке. Сменив нескольких владельцев, этот узел в мае 1986 г. оказался в одном из музеев Австралии.



## Общая оценка

Вопреки распространенному мнению, Hs 129 отнюдь не задумывался как специализированный противотанковый самолет – при его создании была поставлена задача спроектировать штурмовик, так сказать, «общего назначения», способный поражать разнообразные цели на поле боя как пулеметно-пушечным огнем, так и бомбами. Естественно, среди таких целей были и танки. Когда выдавалось задание на проектирование нового штурмовика, 20-мм пушка считалась вполне достаточной для поражения имеющихся у противника танков и бронемашин. Но уже первые столкновения на Восточном фронте с советскими танками Т-34 и КВ показали полную неспособность таких пушек поражать хорошо бронированные цели. Выход германские специалисты видели в применении пушек более крупного калибра – 30-мм МК 101, а затем МК 103, стреляющих снарядами с вольфрамовыми сердечниками. Вооруженные такими пушками самолеты Hs 129В виделись своеобразным аналогом наземных самоходных противотанковых установок. Но эффективность и 30-мм орудий оказалась недостаточной. Подкалиберный снаряд МК 101 мог пробить советскую танковую броню толщиной до 52 мм с дистанции не более 300 м при угле встречи 0°, а броню толщиной 45 мм – при угле встречи 25°. Параметры обычного бронебойного снаряда были ещё хуже: 44 мм с дистанции 300 м при 0° и 36 мм – при 30°. То есть броня КВ-1 не пробивалась ни при каких условиях, а Т-34 имел очень небольшую площадь уязвимых зон – борт и корма башни и корпуса. Попытки вести огонь по крыше башни и мотоотсека с меньшей толщиной брони оказались и вовсе неудачными – при углах пикирования до 30° наблюдались сплошные рикошеты. Чуть улучшилось положение с появлением в начале 1943 г. пушки МК 103. Благодаря возросшей по сравнению с МК 101 скорострельности (420 выстр./мин против 240) новое орудие обеспечивало большую вероятность поражения цели. К тому же более чем втрое был увеличен боекомплект – с 30 до 100 патронов.

Дальнейшие попытки усиления пушечного вооружения к положительным результатам не привели. 37-мм пушка ВК 3,7 оказалась непригодной к установке на Hs 129В ввиду сильной раскачки самолета при стрельбе, затруднявшей прицеливание. 75-мм орудие ВК 7,5, хотя и позволяло поражать даже тяжелые танки ИС-2, появилось слишком поздно. К тому же его установка существенно ухудшала

и без того невысокие летные данные машины.

В отличие от советского штурмовика Ил-2, Hs 129В был одноместным и не имел оборонительной стрелковой установки. Однако этот недостаток не считался особо острым – ведь штурмовик по определению действовал на предельно малых высотах, где опасность со стороны вражеских истребителей была относительно небольшой. Это в полной мере подтверждается статистикой потерь – подавляющее большинство «хеншелей» было сбито зенитным огнем.

Защищенность бронированного Hs 129В оказалась недостаточной. Бронирование обеспечивало защиту пилота снизу-спереди, снизу-сзади и снизу-сбоку только от бронебойных пуль винтовочного калибра при условии, что стрельба ведется с дистанции до 300 м, а угол встречи с броней не превышает 15–20°. Моторы совершенно не были защищены спереди и сверху, вследствие чего легко поражались осколками зенитных снарядов и стрелково-пушечным огнем истребителей. Бензо- и маслобаки не бронировались, хотя и имели протектор. Но протектирование отсутствовало на баках с пусковым бензином, расположенных с внешней стороны мотогондол. В результате пожары на самолете в бою были обычным делом. Даже в немецких инструкциях отмечалось, что попадание в мотор и несущие поверхности в большинстве случаев приводит к потере самолета вследствие пожара, а при отказе одного мотора самолет летит со снижением и посадку в этом случае можно производить только с убраным шасси.

С точки зрения повседневной эксплуатации больше всего проблем доставляли двигатели GR 14M, оказавшиеся крайне чувствительными к пыли и песку. В холодное время года их поршневая группа изнашивалась настолько быстро, что моторы уже через 40 часов налета требовали переборки и капитального ремонта (в нормальных условиях эксплуатации «Гном-Роны» отработывали до 200 часов). Да и вообще, зимы на Восточном фронте были тяжелым испытанием для Hs 129В: от морозов лопалась резина пневматиков шасси, каменела смазка, замерзали маслопроводы.

Весь ход боевых действий на Восточном фронте показал, что люфтваффе ни к началу войны, ни в течение войны не имели не только хорошего противотанкового самолета, но и приличной штурмовой машины для действий над полем боя.



**Hs 129B-2 в полете. Самолет вооружен 30-мм пушкой МК 103 в подфюзеляжном обтекателе**

Самолет Hs 129B оказался единственным специализированным штурмовиком, но и он был далек от идеала. К тому же количество таких машин оказалось мизерным по сравнению с дивизиями и корпусами советских штурмовиков Ил-2. Несколько

отрядов «хеншелей» не могли оказать решающее влияние на ход боевых действий в целом. Командование люфтваффе применяло их в качестве своеобразной «пожарной команды», бросающей на различные участки фронта.

### Тактико-технические характеристики основных модификаций самолета Hs 129

	Hs 129A-1	Hs 129B-0	Hs 129B-1	Hs 129B-2	Hs 129B-3
Тип двигателей	As 410A		GR 14M04/05		
Мощность двигателей, кВт	2x342		2x515		
Размах крыла, м	15,50		14,20		
Размах стабилизатора, м			4,78		
Длина самолета, м	10,10		9,75		9,75*
Высота самолета, м			3,25		
Площадь крыла, кв. м	32,0		29,0		
Масса, кг:					
пустого самолета	3000	3675	3661	3810	3700
взлетная	3250	3839	4057	4197	4250
максимальная взлетная	3900	5000	5000	5250	5000
Нагрузка на площадь, кг/кв. м:					
при нормальной массе	112	132	140	145	147
при максимальной массе	135	173	173	181	173
Нагрузка на мощность, кг/кВт:					
при нормальной массе	4,8	3,7	3,9	4,1	4,1
при максимальной массе	5,7	4,9	4,9	5,1	4,9
Скорость, км/ч:					
максимальная	350	408	408	407	320
максимальная с подвешенным оружием	-	-	360	350	320
крейсерская	270	320	320	315	250
крейсерская с подвешенным оружием	-	-	270	260	250
сваливания	130	140	145	150	140
Скороподъемность, м/с	4,0		7,0	6,0	5,0
Время набора высоты, мин					
1000 м	4,5	3,5	3,5	4,0	4,6
3000 м	9,6	8,5	8,5	9,5	
5000 м	21,0	15,0	15,0	17,0	
Потолок, м	6200	8500	9000	8000	
Дальность полета, км	900	750	880	690	600
Длина, м:					
разбега	420	400	400	450	480
пробега	280	300	300	330	350
Продолжительность полета, ч	3,5	2,2	2,2	2	2,1

# Техническое описание самолета Hs 129

Самолет «Хеншель» Hs 129B – одноместный двухмоторный штурмовик, свободнонесущий низкоплан цельнометаллической конструкции с убирающимся шасси. Обшивка планера – гладкая дюралевая.

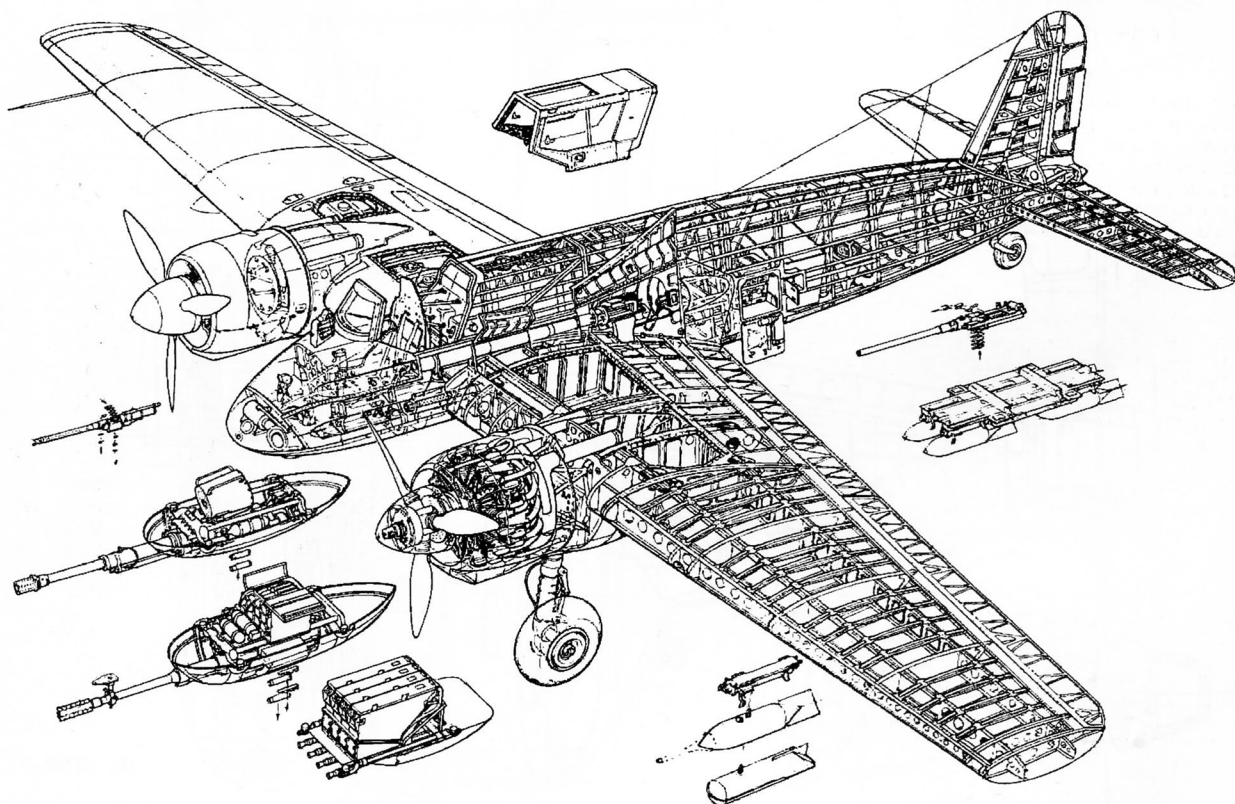
**Фюзеляж** полумонококовой конструкции трехгранного сечения с закругленными кромками, состоит из трех секций: носовой, центральной и хвостовой. Носовая часть содержит кабину пилота в форме бронированной «ванны». Пол и задняя стенка кабины выполнены из брони толщиной 12 мм, боковые стенки – 8 мм. Козырек фонаря – бронестекло толщиной 70 мм, боковые бронестекла сдвижной части фонаря – толщиной 40 мм. На боковых стеклах нанесены линии визирования, соответствующие углам пикирования 10, 20 и 30°. Левое боковое стекло выполнено сдвигающимся. В кабине пилота находится бронированное кресло, регулируемое по высоте и углу наклона спинки, а также органы управления. Приборная доска снабжена лишь пилотажно-навигационными приборами. Кабина имеет систему вентиляции и обогрева. Ввиду тесноты кабины прицел вынесен наружу и установлен перед козырьком.

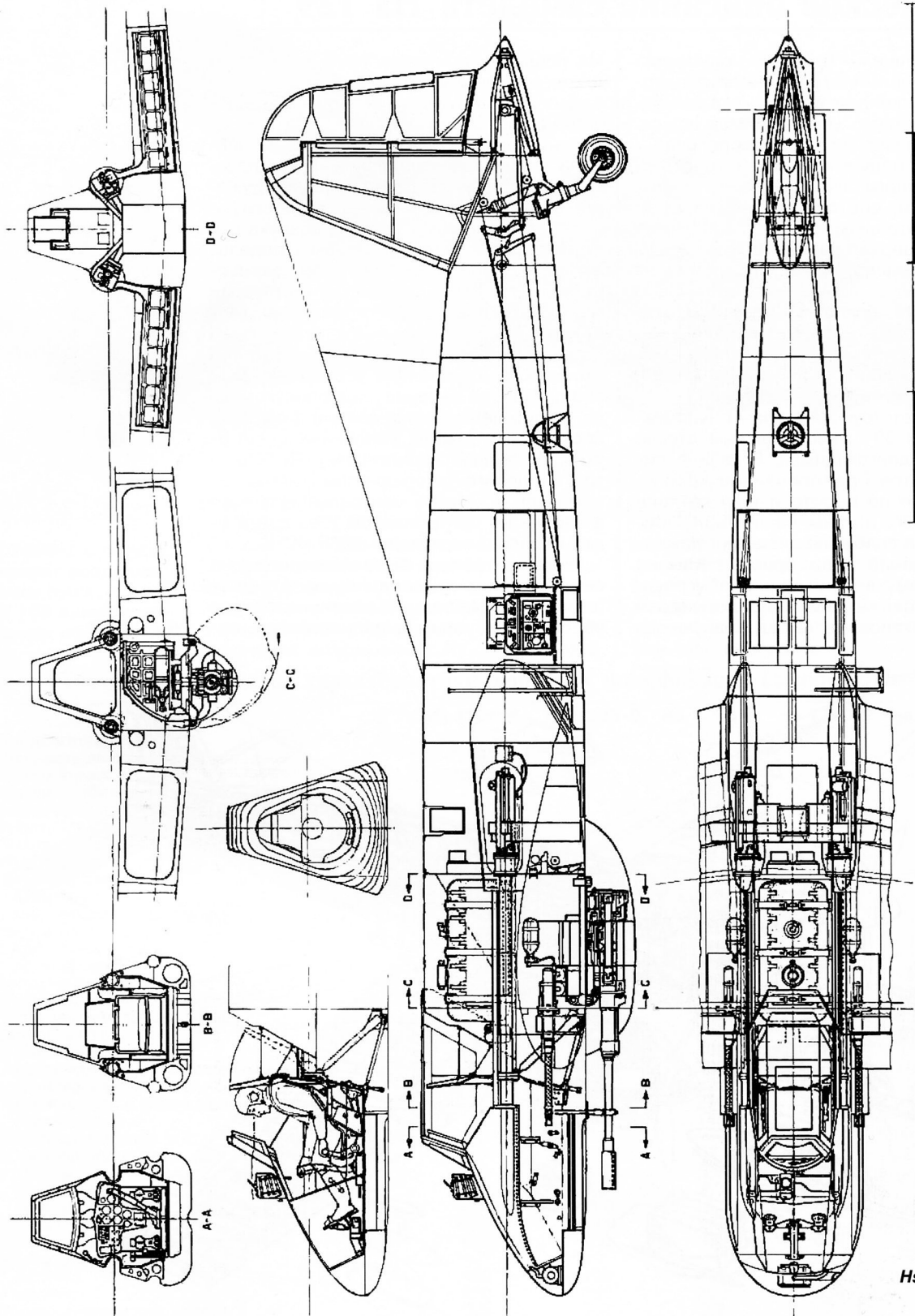
На поздних сериях Hs 129B-2 на переплете козырька устанавливалось зеркало заднего вида. Масса носовой части фюзеляжа составляет 469 кг.

Центральная секция фюзеляжа выполнена заодно с центропланом. В ней находится встроенное стрелковое вооружение самолета, баки рабочей жидкости гидросистемы, баллон сжатого воздуха для привода закрылков и системы перезарядки пулеметов, аккумулятор, звеньеприемник пушек, а над лонжеронами центроплана – протектированный топливный бак, защищенный с боков 6-мм броней. На поздних сериях самолета над этой секцией фюзеляжа устанавливалась вращающаяся антенна радиополукомпы. Набор центральной секции фюзеляжа состоит из четырех усиленных шпангоутов, связанных стрингерами. Первый и третий шпангоуты соединены с лонжеронами крыла. Масса центральной секции фюзеляжа с центропланом (без двигателей и шасси) составляет 1063 кг.

Хвостовая секция фюзеляжа состоит из семи шпангоутов, соединенных стрингерами. В её передней части находится убираемая ступенька, радиостанция, ап-

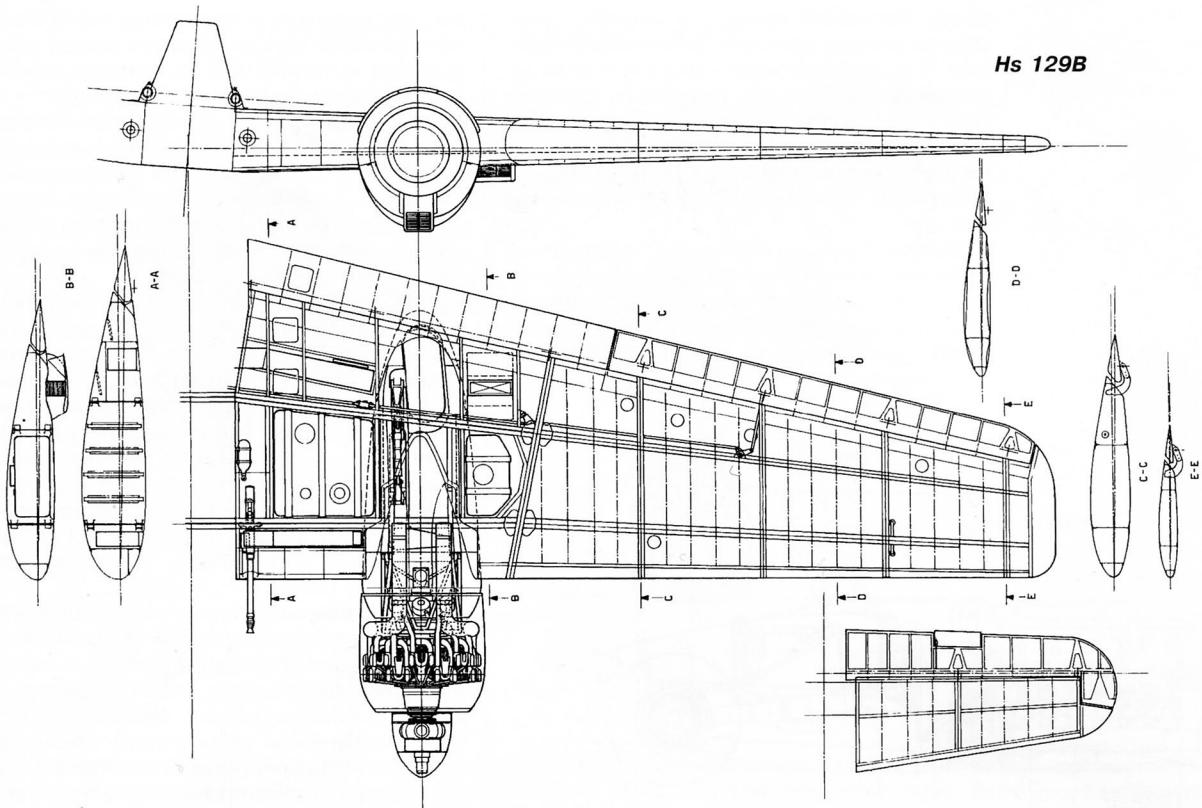
**Hs 129B-2**



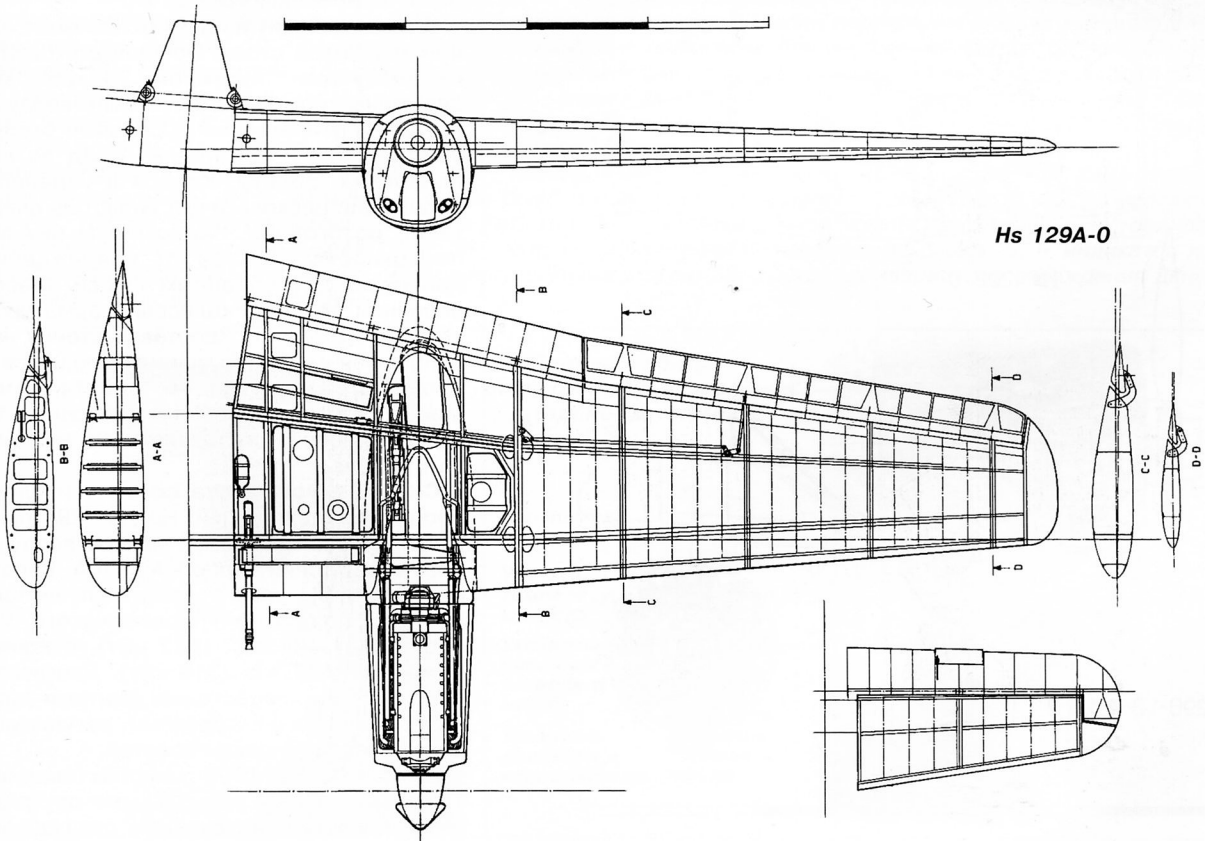


Hs 129B-2

Hs 129B

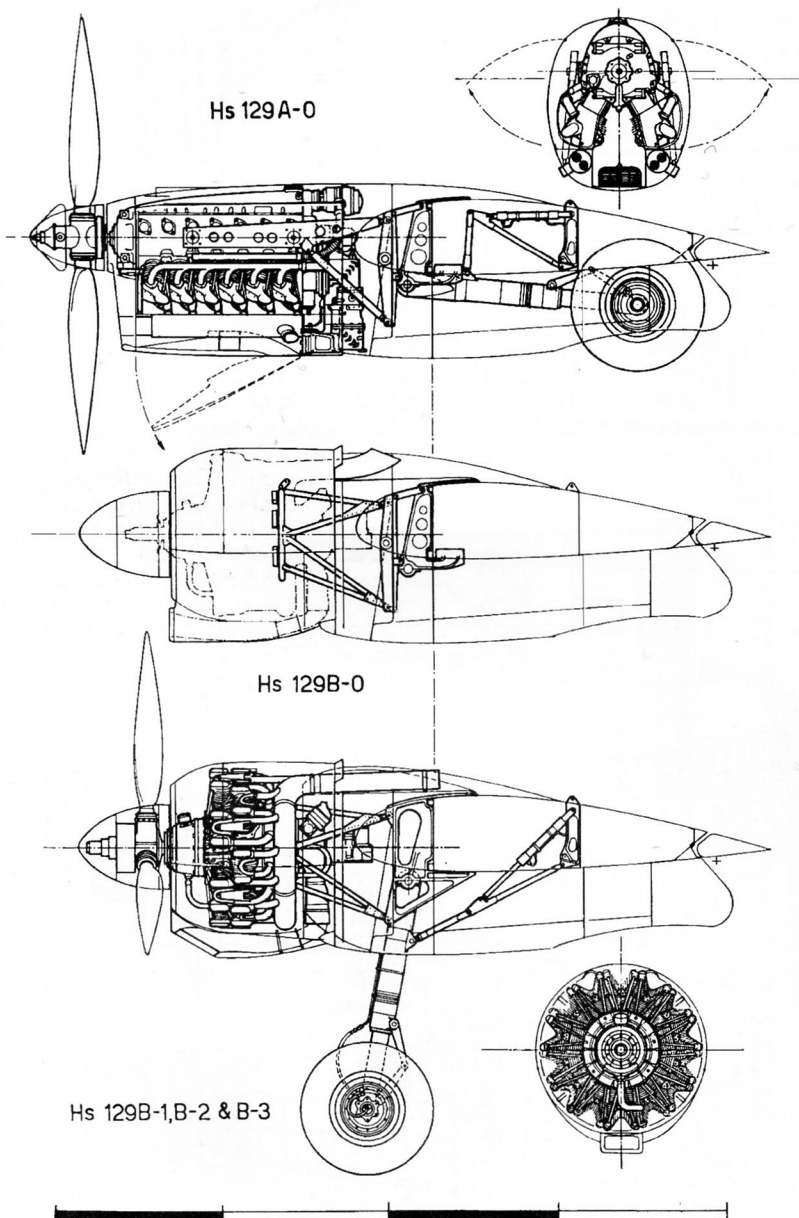


Hs 129A-0



течка, багажный отсек, а в задней – хвостовая стойка шасси и хвостовое оперение. В хвостовом коке находится позиционный огонь (белый). Несколько самолетов Hs 129B-2 имели усиленную хвостовую часть с устройством буксировки десантного планера DFS 230. Масса хвостовой секции фюзеляжа составляет 265 кг.

**Крыло** двухлонжеронное, с двойным передним лонжероном, состоит из центроплана, выполненного заодно с фюзеляжем, и консолей. Крыло в плане трапецевидное с прямой передней кромкой.



На центроплане установлены мотогондолы с нишами основных стоек шасси. Центроплан имеет по четыре нервюры с каждой стороны фюзеляжа, а консоли – по шесть. В центроплане находятся магазины пушек и пулеметов, топливные и масляные баки, огнетушители двигателей, а также механизмы уборки-выпуска основных стоек шасси. С левой стороны фюзеляжа в центроплане находится аварийный комплект.

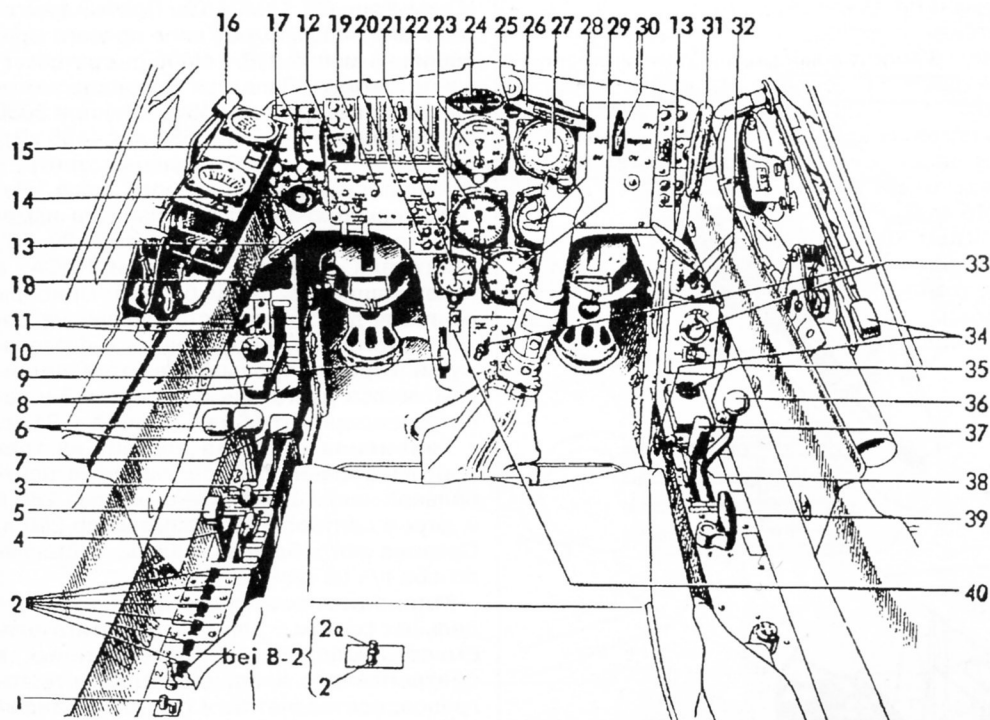
Консоли крыла на законцовках имеют позиционные огни: красного цвета справа и зеленого – слева. На передней кромке правой консоли установлена трубка Пито, а под передней кромкой левой – посадочная фара (только на ранних сериях Hs 129B). Задняя кромка консолей имеет щелевые закрылки с гидроприводом, а также элероны с триммерами, регулируемые на земле. Обшивка элеронов – полотняная. Масса каждой консоли – 122 кг.

**Хвостовое оперение** свободнонесущее, с трапецевидными очертаниями, скругленными законцовками и симметричными профилями. Стабилизатор и киль однолонжеронные. Рули с роговой компенсацией и полотняной обшивкой снабжены триммерами с электроприводом. Масса горизонтального оперения – 64 кг, вертикального – 25 кг.

**Шасси** состоит из двух основных и одной хвостовой стоек. Основные стойки с пневматиками размером 792x252 мм снабжены тормозами и масляно-воздушными амортизаторами. Основные стойки убираются в мотогондолы назад по направлению полета. Колеса в убранном положении несколько выступают за очертания мотогондол, предохраняя нижние поверхности планера от повреждений при посадке с убраным шасси. Масса основной стойки с колесом и арматурой составляет 125 кг. Хвостовая стойка неубираемая свободно ориентирующаяся с пневматиком размером 360x144 мм. Масса хвостовой стойки с колесом – 18 кг. Колея шасси составляет 4,03 м, а база – 6,92 м.

**Силовая установка** состоит из двух поршневых двигателей. На Hs 129A применены 12-цилиндровые моторы воздушного охлаждения «Аргус» As 410A. Взлетная мощность такого двигателя, выполненного по схеме «перевернутого V», составляет 465 л.с. (342 кВт), а номинальная – 430 л.с. (316 кВт). Двигатели снабжены двухлопастными винтами диаметром 2,66 м с ветрянками, регулирующими угол установки лопастей.

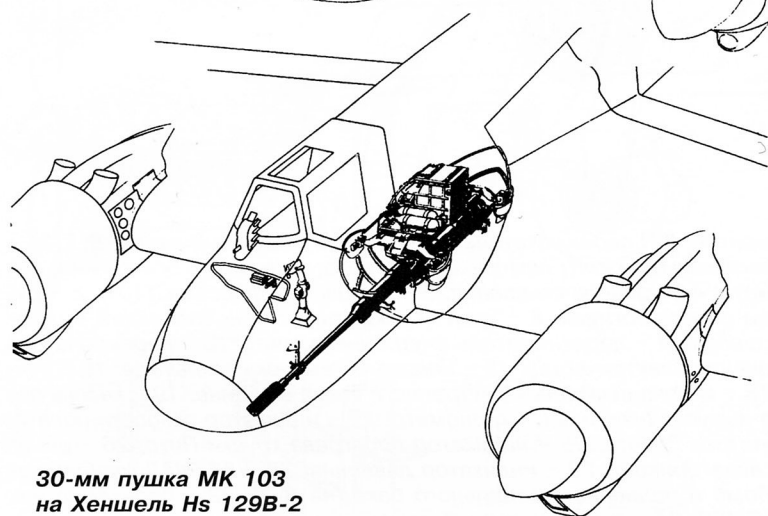
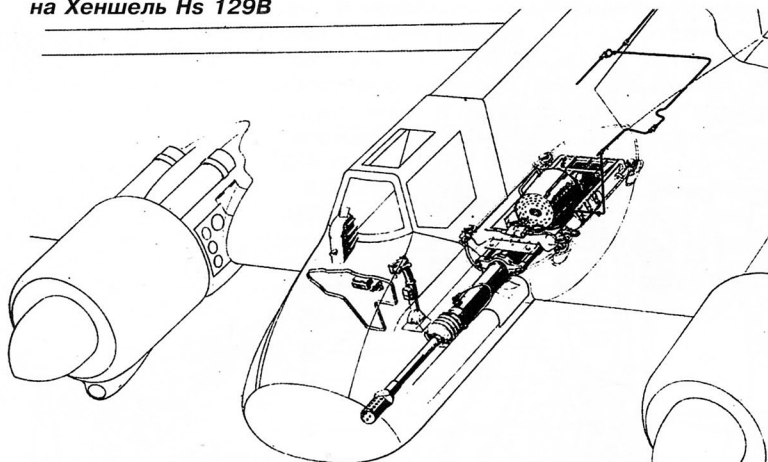
Самолеты Hs 129B комплектовались 14-цилиндровыми радиальными двухрядными моторами воздушного охлаждения



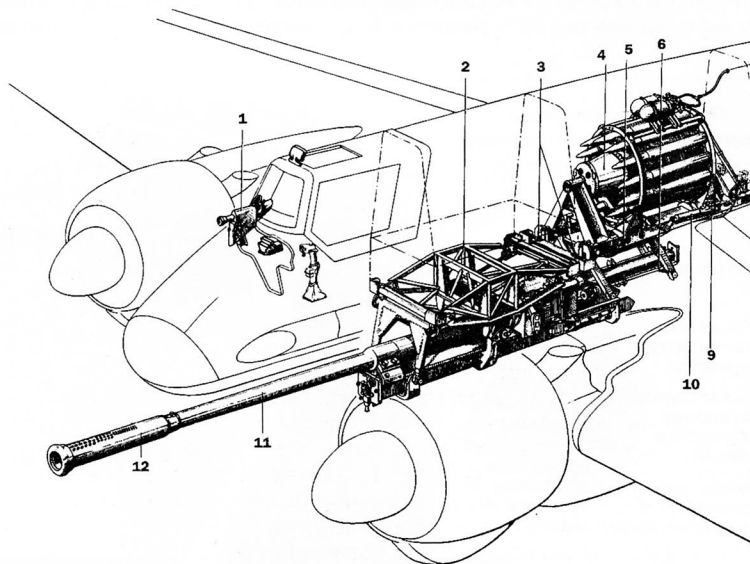
**Приборная панель:** 1 – выключение всех элементов; 2 – переключатель камеры (В-1 топливный насос, В-2 {2а – топливный насос крыльевых баков, {2 – фюзеляжный; горизонт; лампочка перегрева; включение освещения; посадочная лампа. 3 – включение фотокинопулемета; 4 – уровень смещения; 5 – включение форсажа 110%; 6 – рукоятка управления тягой двигателя; 7 – рукоятка сброса топлива; 8 – кран перекрытия подачи топлива; 9 – рукоятка открытия фонаря; 10 – селектор выпуска шасси; И – переключатель внутреннего света 12 – переключатель позиций; 13 – огнетушитель; 14 – кнопка выключения электричества; 15 – индикатор выпуска закрылков; 16 – ручка закрывания фонаря изнутри; 17 – магнето; 18 – кнопка включения внутреннего света в кабине; 19 – кнопка переключения функций; 20 – индикаторная лампа выпуска шасси; 21 – хронометр; 22 – индикатор скорости полета; 23 – альтиметр; 24 – прибор для записи параметров полета; 25 – индикатор перегрева трубки Пито; 26 – рычаг аварийного сброса фонаря; 27 – компас; 28 – авиагоризонт; 29 – индикатор давления; 30 – 5К 244Л (панель переключения оружия); 31 – экстренный сброс бомб и подвесного топливного бака (на В-2); 32 – переключатель для ГиС 162; 33 – переключатель частот на РиС 162; 34 – рукоятка ручной помпы для закачивания топлива; 35 – дополнительный индикатор для ГиС 162; 36 – индикатор контроля посадочных закрылков; 37 – индикатор контроля выпуска шасси; 38 – индикатор правильного выпуска шасси; 39 – рукоятка аварийного охлаждения двигателя; 40 – лампа подсветки аппаратуры



**30-мм пушка МК 101  
на Хеншель Hs 129В**



**30-мм пушка МК 103  
на Хеншель Hs 129В-2**



«Гном-Рон» GR 14M04/05. Правый двигатель GR 14M04 имеет винт правого вращения, а левый GR 14M05 – соответственно, левого. Взлетная мощность мотора составляет 700 л.с. (515 кВт) при 3030 об/мин, номинальная – 660 л.с. (485 кВт) при 2750 об/мин. Воздушные винты – трехлопастные изменяемого шага «Раттье» диаметром 2,60 м. Диапазон изменения угла установки лопастей – 20–50°. Двигатели закрыты капотами НАСА, а снизу защищены 4-мм броней. Приборы контроля двигателей установлены на бортах мотогондол, обращенных к фюзеляжу, и хорошо просматриваются летчиком. Масса двигателя с моторамой и капотом составляет 589 кг, а винта – 94 кг.

**Топливная система** состоит из трех протектированных баков: одного в центральной части фюзеляжа емкостью 280 л и двух в центроплане емкостью по 250 л. Среднее потребление топлива составляло 160 л/ч на один двигатель.

**Маслосистема** состоит из двух отдельных систем – для каждого двигателя. Емкость маслобаков, размещенных в центроплане с внешней стороны мотогондол, составляет по 41 л (для модификации Hs 129B-1). Маслорадиаторы находятся под центропланом с внешней стороны мотогондол.

**Электросеть** однопроводная напряжением 24 В. Источники электроэнергии – аккумулятор и генератор. Потребители – позиционные огни, освещение кабины пилота, некоторые бортовые приборы, а также электроспуски оружия.

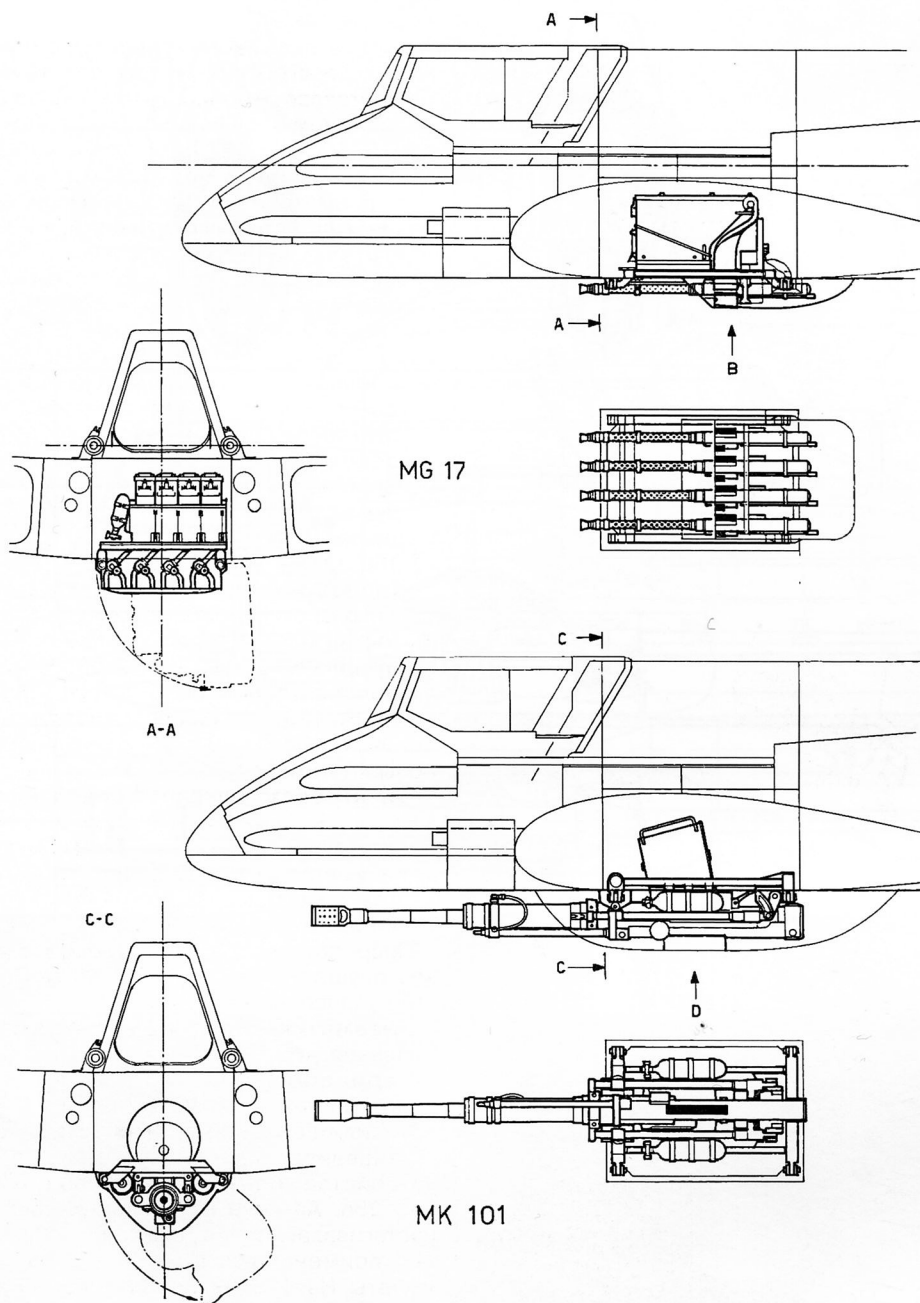
Посредством **гидравлической системы** осуществляется уборка-выпуск шасси и управление закрылками.

**Пневматическая система** служит для перезарядки пулеметов.

**Радиооборудование** представлено коротковолновой радиостанцией FuG 16SY или FuG 16ZE, а на поздних сериях устанавливались радиостанции FuG 17 устройства опознавания «свой-чужой» FuG 25a. Антенна радиостанции сначала растягивалась между мачтой и килем, затем применили штыревую антенну. Самолеты Hs 129B-2 поздних серий комплектовались радиополукомпасом с вращающейся кольцевой антенной на фюзеляже.

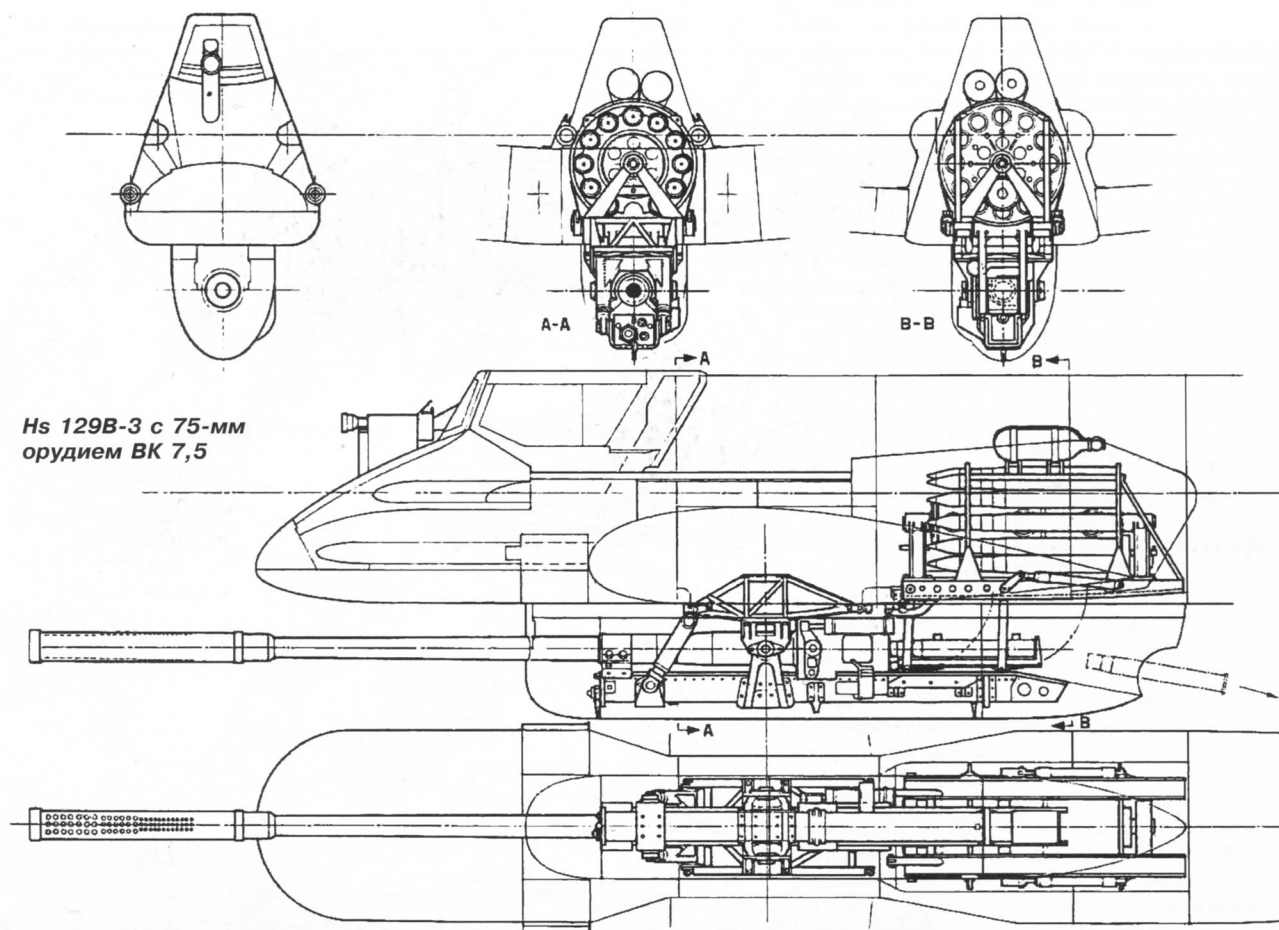
#### **Установка 75-мм пушки ВК 7,5 на самолете Hs 129В-3:**

1 – телескопический прицел ZFR 3b; 2 – рама; 3 – регулировочные винты; 4 – барабан; 5 – цилиндр досылателя; 6 – досылатель; 7 – штуцер пневмосистемы; 8 – выключатель; 9 – блокировка замка; 10 – задняя пружина; 11 – орудие ВК 7,5; 12 – дульный тормоз



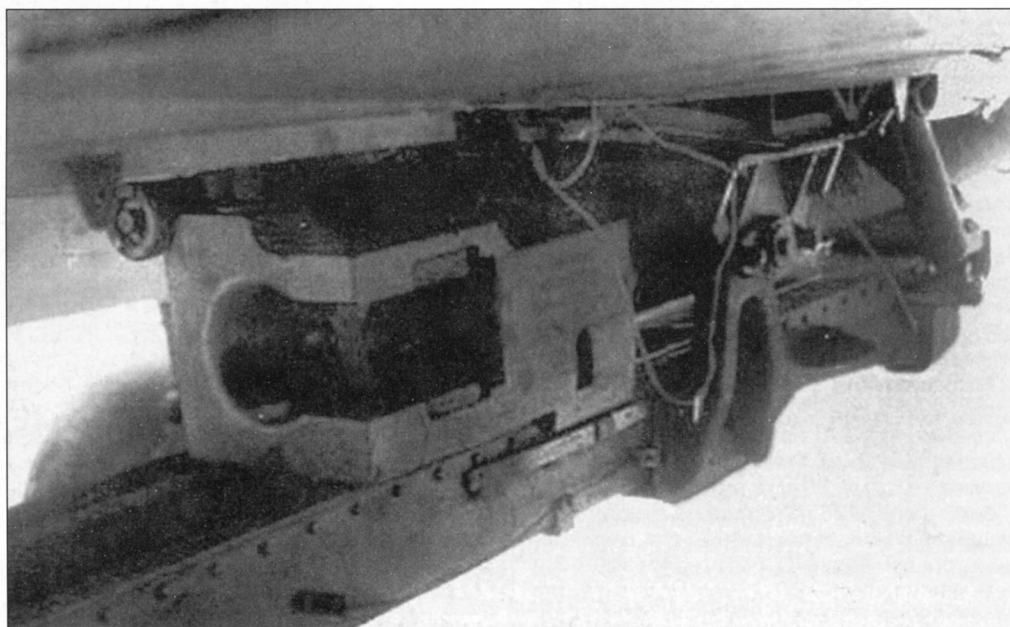
**Вооружение** на самолетах Hs 129B состоит из двух 7,92-мм пулеметов MG 17 (боекомплект 500 патронов на ствол), установленных по бокам нижней части фюзеляжа, и двух 20-мм пушек MG 151/20 (боекомплект 125 патронов на ствол), размещенных над пулеметами. Прицел коллиматорный «Реву» С 12/С (на Hs 129B-3 – телескопический ZFR 3, необходимый для стрельбы из 75-мм орудия на дистанции

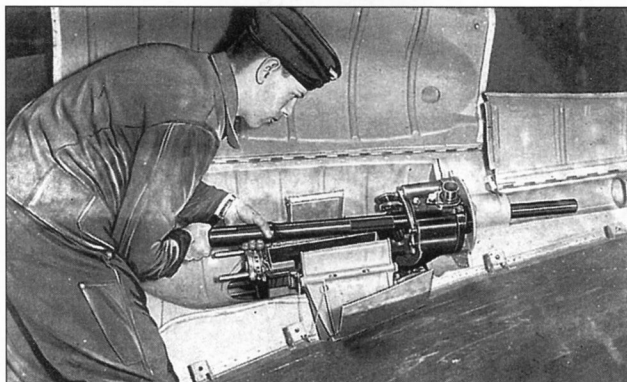
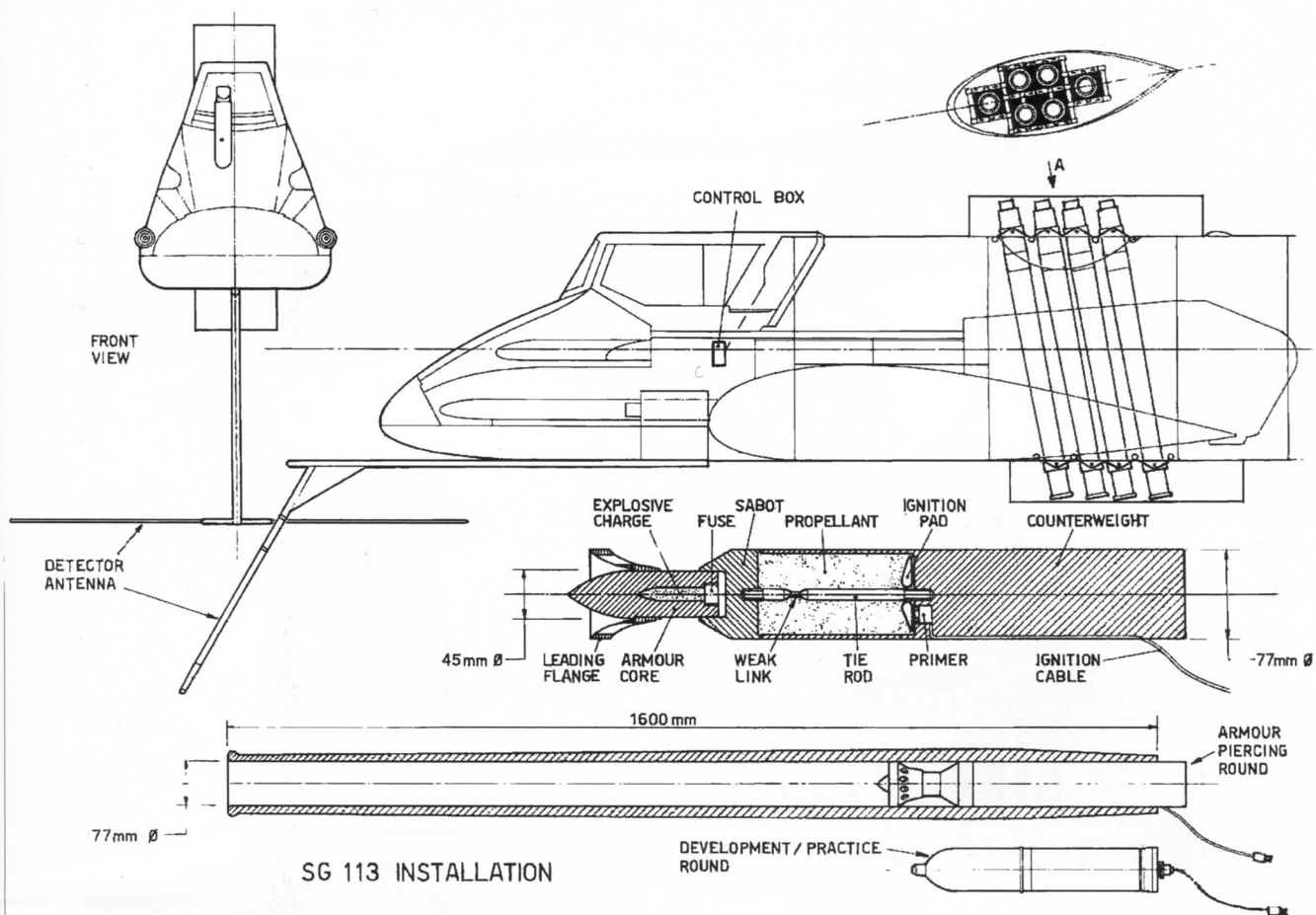
порядка 1000 м). Стандартная бомбовая нагрузка – шесть 50-кг бомб (две под крылом и четыре под фюзеляжем). Под фюзеляжем допускалась также подвеска одной 250-кг бомбы, но такой вариант нагрузки применялся крайне редко. Также широко применялись разнообразные варианты усиления стрелково-пушечного вооружения путем применения подвесных установок, описанных в тексте.



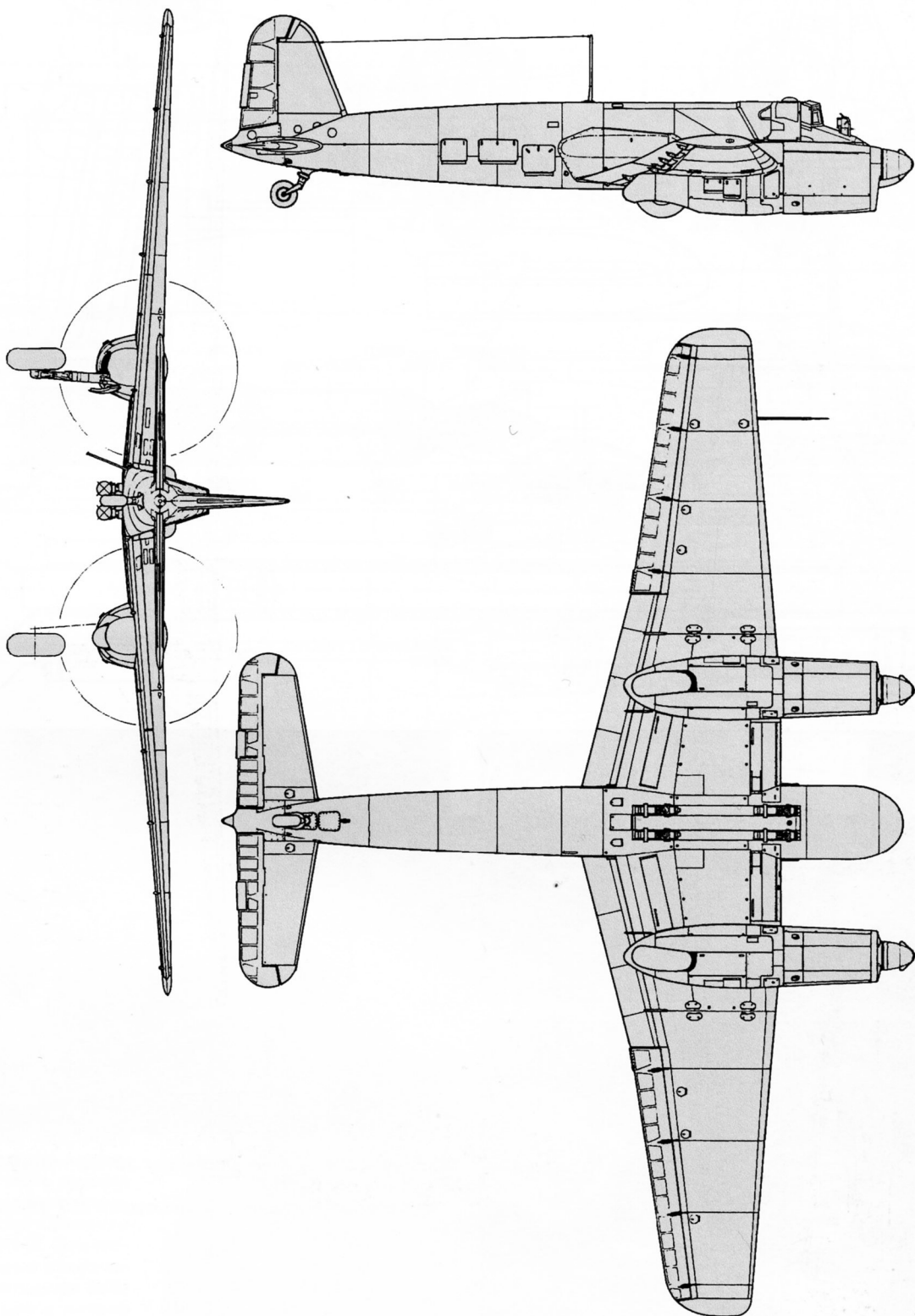
**Hs 129B-3 с 75-мм  
орудием ВК 7,5**

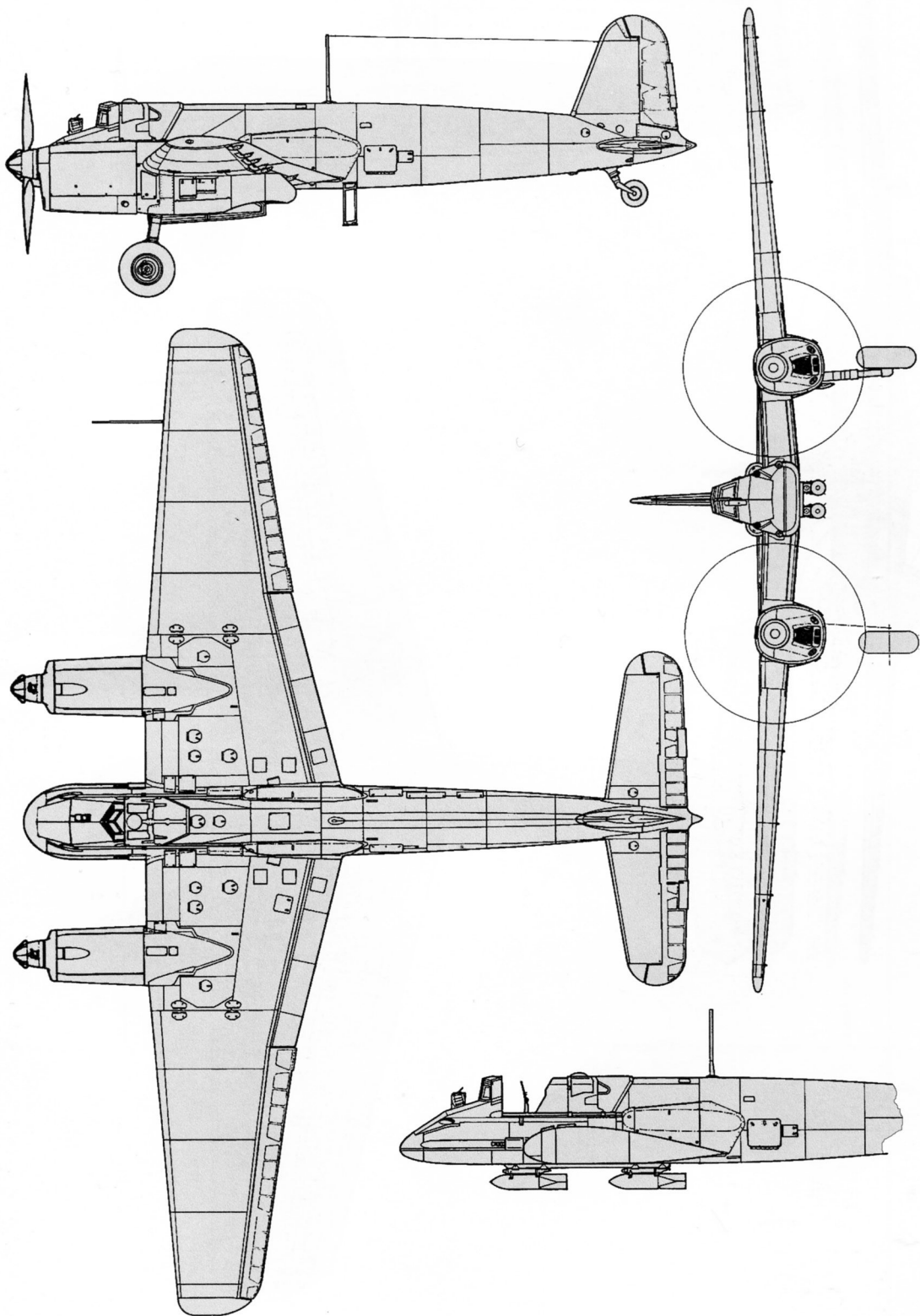
Снятый обтекатель  
позволяет подробно  
рассмотреть казен-  
ную часть орудия  
ВК 7,5, установлен-  
ного на самолете  
Hs 129B-3. Эта ма-  
шина была захваче-  
на советскими вой-  
сками в начале  
1943 г.

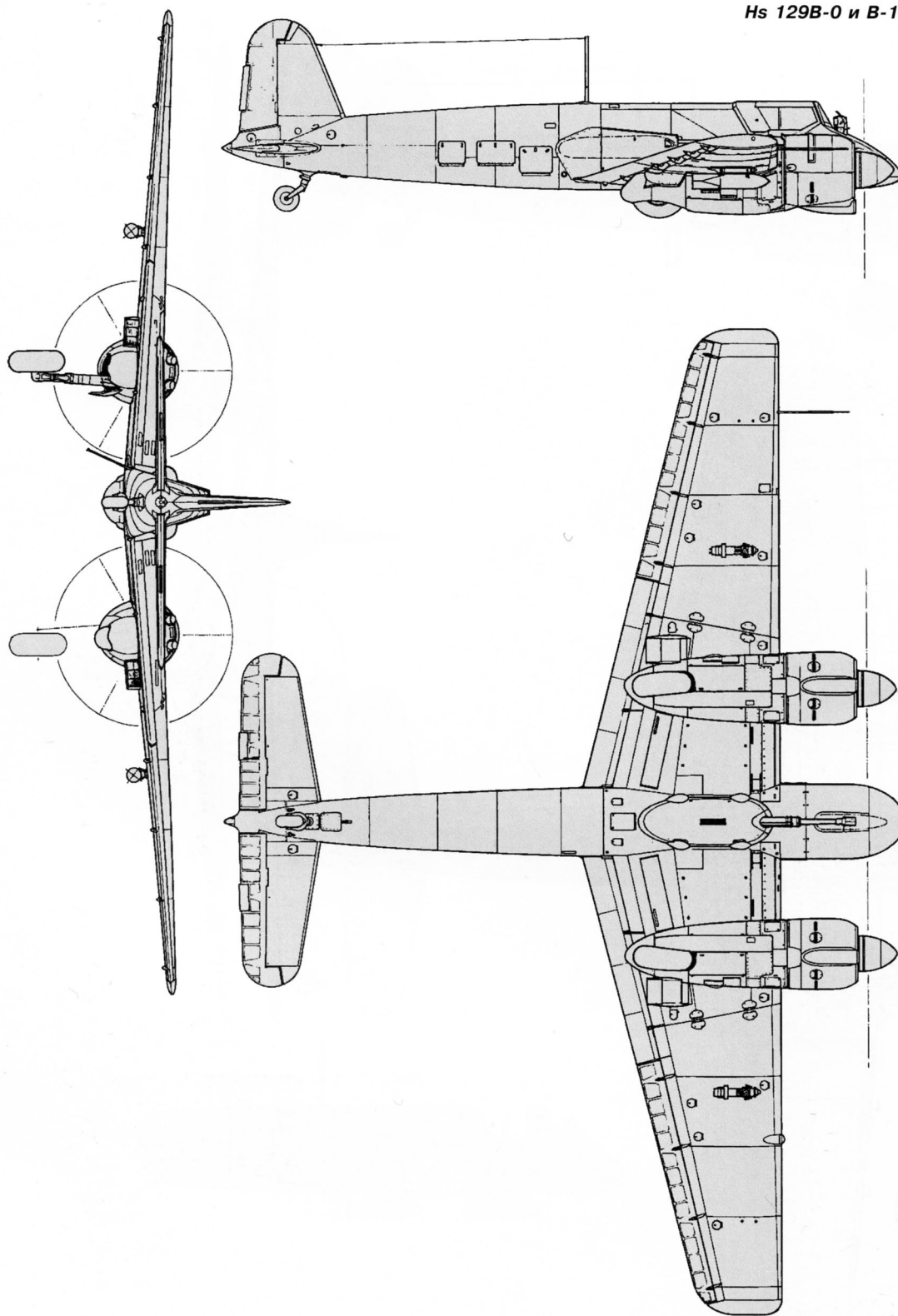


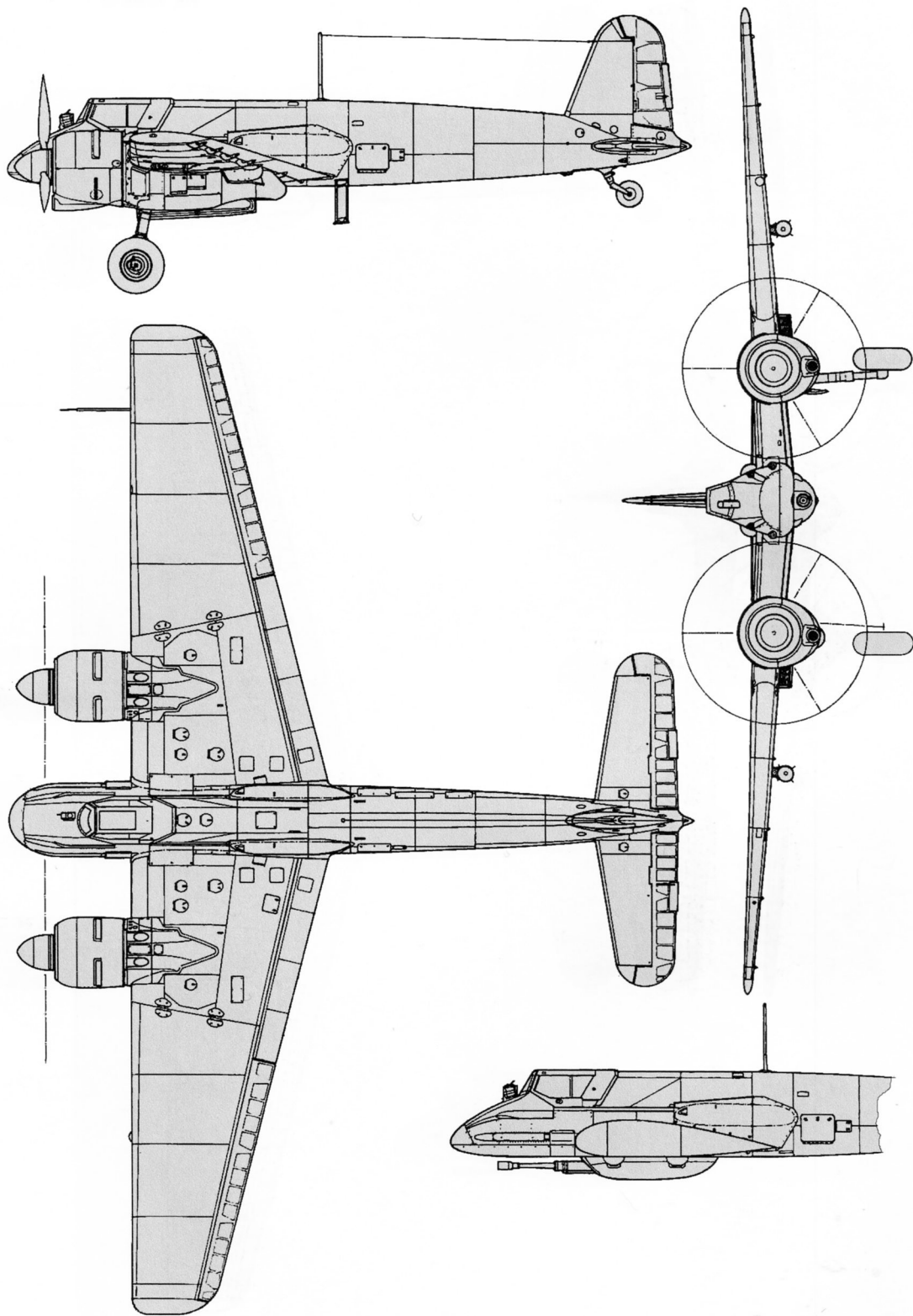


Вверху: оружейники заряжают 30-мм пушку МК 103 штурмовика Hs 129  
 Слева: обслуживание 20-мм пушки MG 151/20

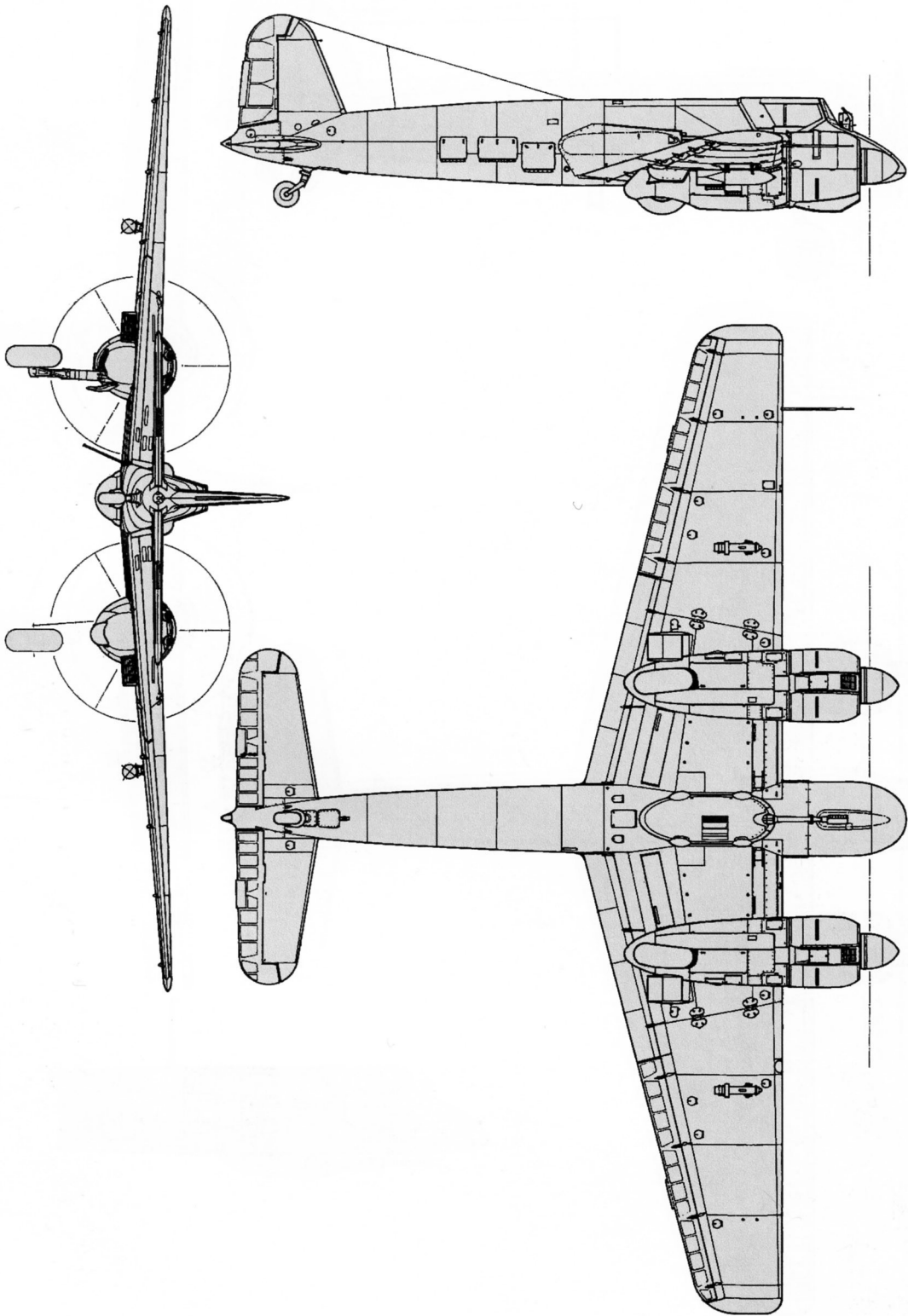


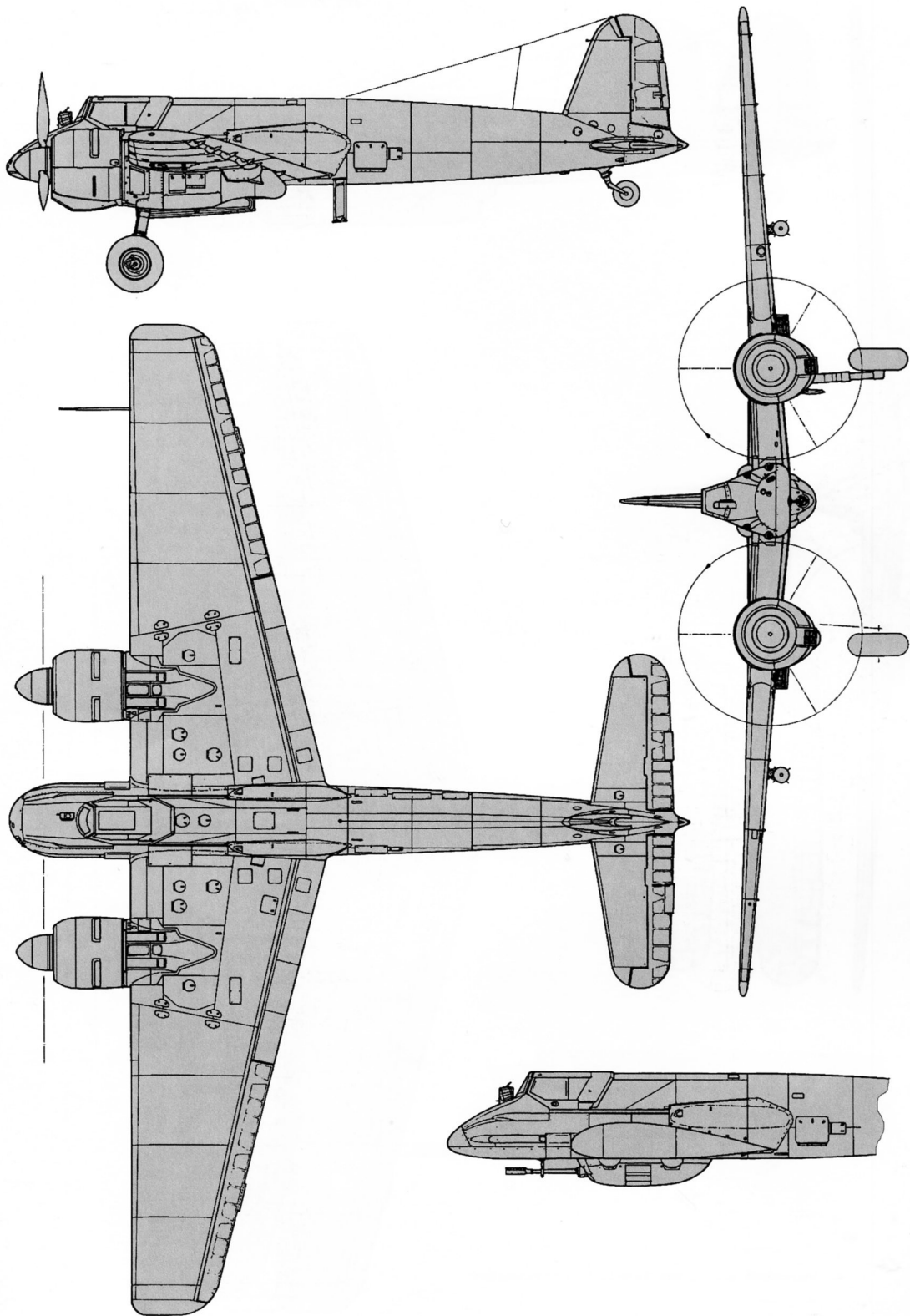




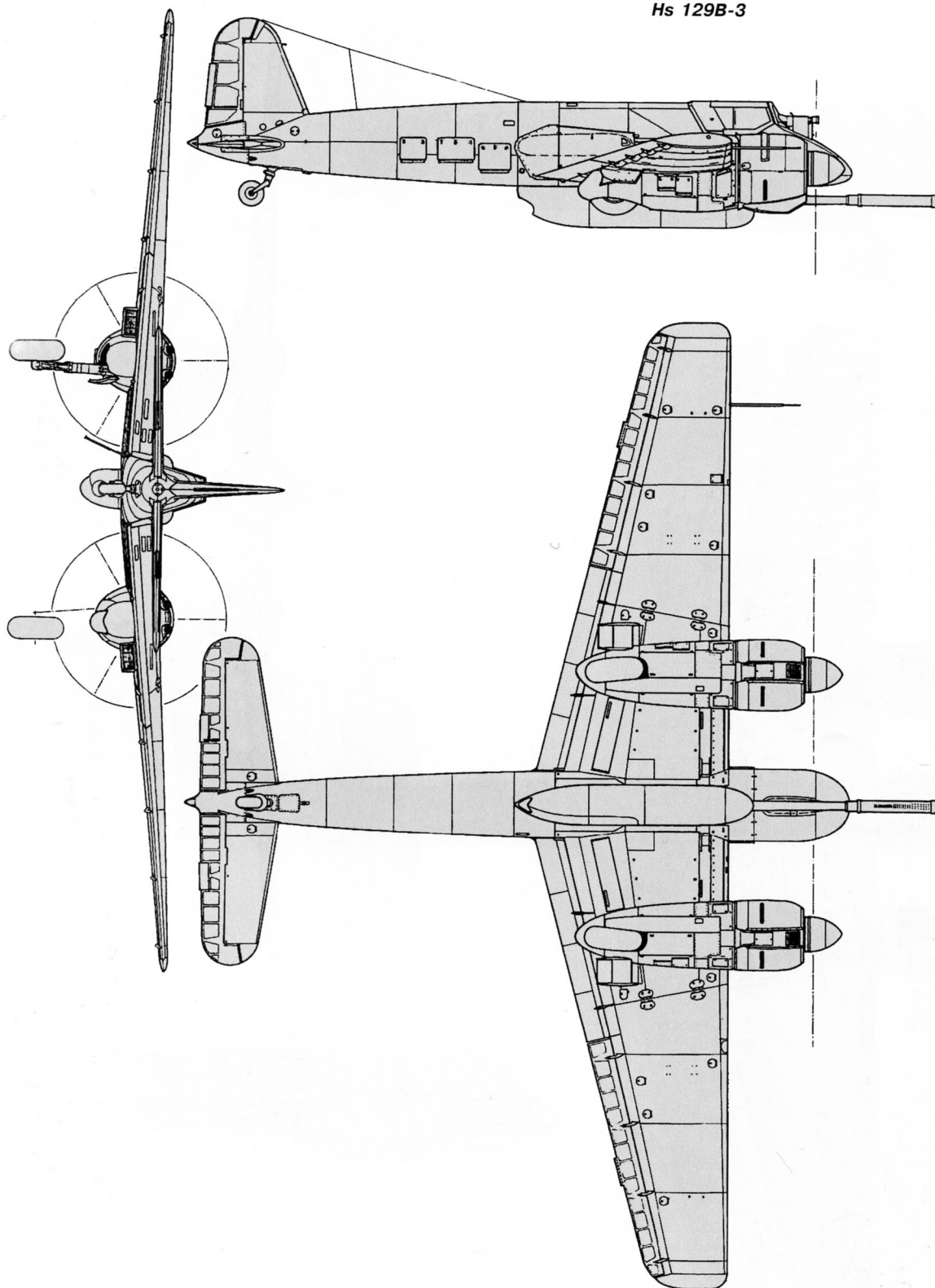


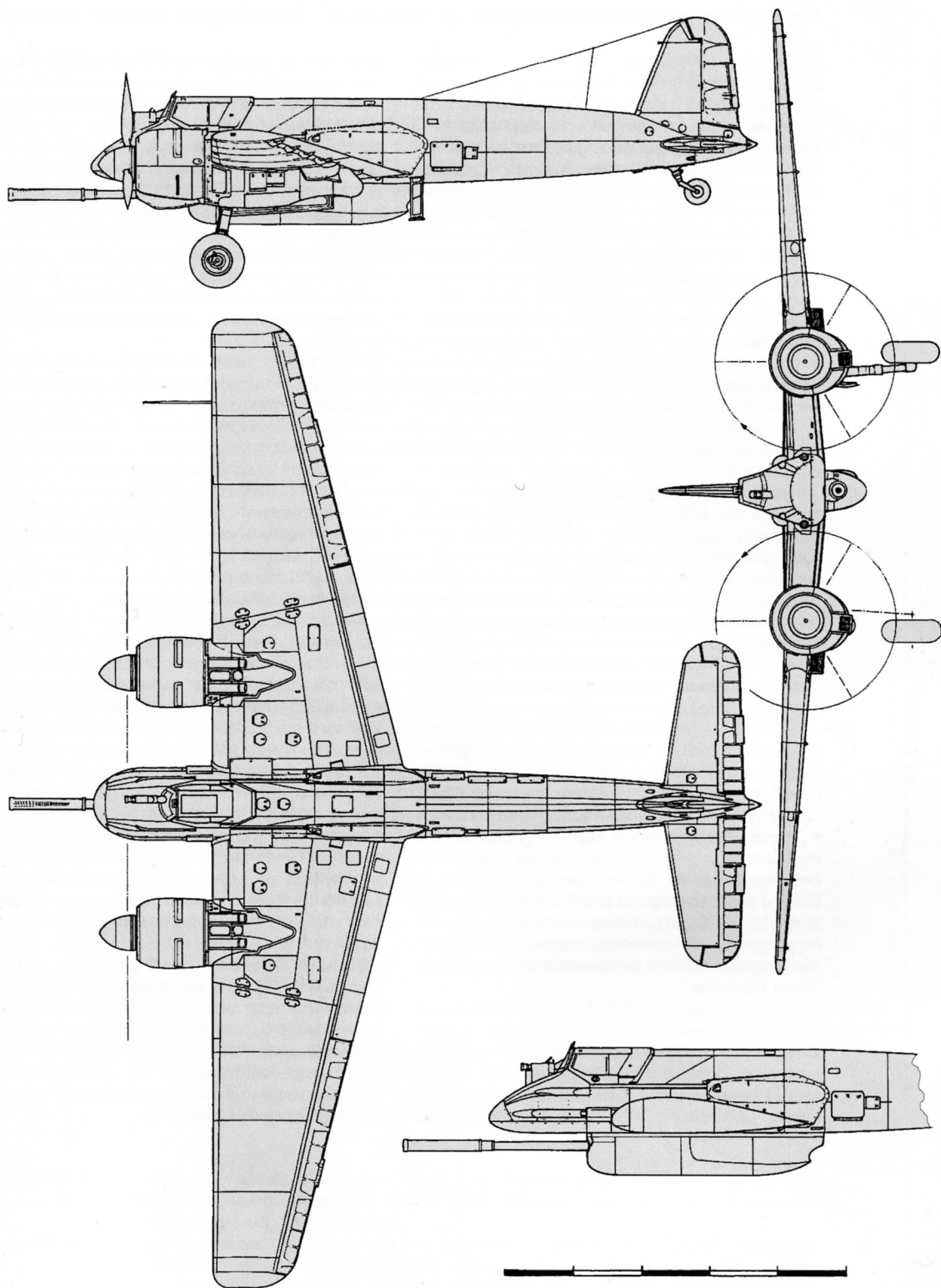
Hs 129B-2





Hs 129B-3





## Приложение 1

### Окраска и обозначения

Самолеты «Хеншель» Hs 129 окрашивались в соответствии со схемой, принятой в люфтваффе осенью 1938 г. Самолеты выпускались с заводов в такой окраске: сегментный камуфляж на верхних и боковых поверхностях (сочетание черно-зеленой краски Schwarzgrun RLM 70 и темно-зеленой Dunkelgrun RLM 71) и одноцветная светло-синяя окраска нижних поверхностей (RLM 65 – Hellblau). Оповознательные знаки представляли собой прямые кресты черного цвета (RLM 22 – Schwarz) с белой (RLM 21 – Weiss) обводкой, наносимые на верхние и нижние поверхности крыльев и на борта фюзеляжа. Кроме того, на кили наносилось изображение черной свастики с белой окантовкой. С начала 1944 г. черных крестов уже не наносили, обозначая их лишь белой окантовкой.

При действиях на Восточном фронте самолеты Hs 129B получали элементы быстрой идентификации – желтые (RLM 04 – Gelb) законцовки крыльев (только снизу) и такого цвета полосу вокруг хвостовой части фюзеляжа. На части машин в желтый цвет окрашивалась и носовая часть фюзеляжа. В зимний период применялся соответствующий камуфляж белой смываемой краской – либо сплошной окраской самолета, либо в виде пятен неправильной формы.

Действующие в Северной Африке самолеты Hs 129B-2 несли обычную окраску люфтваффе, но часть машин получила пустынный камуфляж. По такой схеме верхние и боковые поверхности окрашивались в светло-оливковый цвет (RLM 68 – Hellolivegrun), а по нему наносились небольшие пятна коричневого (RLM 26 – Braun) и зеленого (RLM 62 – Grun) цветов. Элементы быстрой идентификации для самолетов, действовавших на Североафриканском и Средиземноморском ТВД, были белыми.

До середины 1943 г. штурмовики Hs 129B имели обозначения в виде черного треугольника с белой окантовкой, наносимого за крестом на фюзеляже. Позднее применялись буквенные обозначения – цветные, наносимые перед или за

крестом на фюзеляже, и черные – на нижних поверхностях консолей крыла с внешней стороны крестов. Применялись также обозначения в виде шевронов, соответствующие должности пилота в отряде или группе. Цвет буквенных обозначений для отрядов 4. и 8.(Pz)/Sch.G 2 был голубой, для 13.(Pz)/SG 9 – красный. Штурмовики, эксплуатируемые в учебных частях, имели тактические номера белого цвета (или голубого с белой окантовкой) на внешних сторонах мотогондол. На некоторых самолетах у основания кили наносился заводской номер.

Многие Hs 129B несли на носовой части фюзеляжа (перед козырьком кабины) изображение пехотного штурмового знака – символ взаимодействия с наземными частями. Эмблемы частей и индивидуальные знаки в штурмовой авиации, в отличие от истребительной, не получили распространения. Можно упомянуть разве что эмблему отряда 4.(Pz)/Sch.G 1 – красный медведь, рубящий топором зонтик. Это изображение наносилось на борта фюзеляжа за кабиной пилота.

Румынские Hs 129B-2 имели камуфляж, принятый в люфтваффе. Оповознательные знаки – желтые кресты с белой и синей обводкой. В центре креста наносились концентрические окружности синего, желтого и красного цветов. Оповознательные знаки наносились на бортах фюзеляжа, а также верхних и нижних поверхностях крыла. Верхняя часть руля направления до триммера имела три вертикальные полосы синего, желтого и красного цветов. Тактические номера белого цвета наносились на киль. Элементы быстрой идентификации соответствовали принятым в люфтваффе для Восточного фронта.

После объявления Румынией войны Германии старые оповознательные знаки заменили круглыми трехцветными кокардами синего, желтого и красного цветов. Вертикальные полосы национальных цветов теперь наносились на всем руле направления, а элементы быстрой идентификации стали белыми.

## Приложение 2

### Перечень частей люфтваффе, имевших на вооружении самолеты Hs 129

#### *А) Части первой линии*

##### **Sch.G 1**

##### **II/Sch.G 1**

сформирована в январе 1942 г. в Липпштадте в составе отрядов 5., 6. и 7.Sch.G 1. Наряду с Hs 129В эксплуатировала также Hs123, а с ноября 1942 г. – и Bf 109Е. С апреля 1942 г. – на Восточном фронте (апрель-июнь – Константиновка, июнь-июль – Харьков, июль-август – Тацинская, затем Фролов; август-ноябрь – Тусов, затем Миллерово; декабрь – Обливская и Россось, затем Ворошиловград). В январе 1943 г. выведена в Демблин-Ирена и перевооружена Fw 190А. Отряд 5./Sch.G 1 выведен с Восточного фронта в ноябре 1942 г. и с конца ноября действовал в Тунисе.

##### **4./Sch.G 1**

сформирован в январе 1942 г. в Дугино на Bf 109Е. В апреле 1942 г. выведен в Липпштадт и перевооружен на Hs 129В. С мая 1942 г. – на Восточном фронте (Грамматиково, затем Константиновка, июнь-июль – Харьков-Рогань, с июля 1942 г. по январь 1943 г. – Тацинская, затем до середины марта – Сталино; март-апрель 1943 г. – Полтава, затем вновь Сталино). В июне-июле 1943 г. – на отдыхе и переформировании в Демблин-Ирена. С июля 1943 г. – вновь на Восточном фронте (Варваровка, Орел, в августе-сентябре – Конотоп, Полтава и Киев; в начале октября 1943 г. – Аскания Нова, затем Орша). В октябре 1943 г. реорганизован в 10.(Pz)/SG 9.

##### **8./Sch.G 1**

сформирован в январе 1942 г. в Дугино на Hs 123 путем реорганизации 10.(Sch)/LG 2. В апреле 1942 г. выведен в Липпштадт и перевооружен на Hs 129В. С мая 1942 г. – на Восточном фронте (Харьков, июль-сентябрь – Морозовская-Западная, сентябрь-декабрь – Тусов). В декабре 1942 г. выведен на отдых и переформирование в Демблин-Ирена. С февраля 1943 г. – вновь на Восточном фронте (Запорожье, апрель-июнь – Керчь и Анапа, июль – Микояновка, Орел-Западный и Карачев; август-сентябрь – Конотоп, затем Полтава и Запорожье; октябрь – Киев). В октябре 1943 г. реорганизован в 11.(Pz)/SG 9.

##### **Sch.G 2**

##### **4./Sch.G 2**

сформирован в сентябре 1942 г. в Демблин-Ирена на Hs 129В. С июня 1943 г. – на Восточном фронте (до середины июля – Варваровка, затем Орел-Западный, в августе – Конотоп, затем Полтава, в сентябре-октябре – Запорожье). В октябре 1943 г. реорганизован в 12.(Pz)/SG 9.

##### **8./Sch.G 2**

сформирован в декабре 1942 г. в Эль Аунии (Тунис) путем реорганизации 5./Sch.G 1. До мая 1943 г. – в Тунисе, затем эвакуирован в Италию. С июня 1943 г. – на Восточном фронте (до середины июля – Варваровка, затем Орел-Западный, в августе – Конотоп, затем Полтава, в сентябре-октябре – Запорожье). В октябре 1943 г. реорганизован в 13.(Pz)/SG 9.

##### **JG 51**

##### **13.(Pz)/JG 51**

также именовался Panzerjagerstaffel/JG 51, сформирован в июле 1942 г. в Демблин-Ирена на Hs 129В. С августа 1942 г. – на Восточном фронте (Дугино, первая половина января 1943 г. – Тацинская, затем Витебск). В октябре 1943 г. реорганизован в 14.(Pz)/SG 9.

##### **SG 9**

##### **IV(Pz)/SG 9**

сформирована в октябре 1943 г. в Кировограде путем объединения всех отрядов, летавших на Hs 129В. Отряды действовали в большинстве случаев разрозненно.

##### **Stab/SG 9**

действовал на Восточном фронте (Кировоград, январь-февраль 1944 г. – Новое Красное, март – Кантакузинка, Проскуров, затем Черновцы, апрель – Львов, первая половина мая – Бакэу, май-июль – Лисытычи). Затем действовал на территории Польши, Германии и Австрии. На момент окончания войны – Цельтвег (Австрия).

- 10.(Pz)/SG 9** действовал на Восточном фронте (Киев, январь-февраль 1944 г. – Умань, март – Кальяновка, Проскуров, Радзивиллов, апрель – Львов, затем Сарабуз и Херонес). С конца апреля до середины июня – Бакэу (Румыния), затем действовал на территории Польши, а с января 1945 г. – в Венгрии и Австрии. Летал на Hs 129B до окончания войны.
- 11.(Pz)/SG 9** в конце октября 1943 г. выведен с Восточного фронта в Удетфельд и затем реорганизован в испытательное подразделение Erprobungskommando 26.
- 12.(Pz)/SG 9** действовал на Восточном фронте (с января 1944 г. – Грамматиково, с середины марта – Одесса, Котовск, Тирасполь; в начале апреля – Кишинев, затем Сарабуз и Херсонес). С конца апреля до середины мая – Бакэу (Румыния), затем Лисятычи, Стрый, Рачки. С августа 1944 г. – Юргенфельде, в сентябре-ноябре – Цихенау. В середине ноября 1944 г. выведен в Финстервальде для перевооружения на Fw 190.
- 13.(Pz)/SG 9** действовал на Восточном фронте (с января 1944 г. – Грановка, конец февраля – первая половина марта – Радзивиллов, затем Гольта, Кантакузенка, Черновцы и Львов; апрель-июль – Лисятычи, август – Стрый). В августе 1944 г. выведен в Германию (до октября 1944 г. – Юргенфельде, затем – Шиппенбейль). В январе 1945 г. перевооружен Fw 190.
- 14.(Pz)/SG 9** действовал на Восточном фронте (с января 1944 г. – Николаев, март – Первомайск, Кантакузенка, Черновцы, Яссы, в апрель-май – Тирасполь, затем до середины июня – Бакэу). С июля 1944 г. действовал на территории Польши и Венгрии. На момент окончания войны – Вельс (Австрия). Летал на Hs 129B до окончания войны.

### ***Б) Учебные, запасные и испытательные части***

#### **Erganzungs-Schlachtgruppe**

сформирована в феврале 1943 г. в Демблин-Ирене путем реорганизации Erganzungs-Zerstorergruppe. Наряду с Hs 129B эксплуатировала самолеты других типов.

#### **SG 101**

##### ***Stab/SG 101***

летала на учебных самолетах Ar 96, штурмовиках Fw 190 и Hs 129. сформирован в феврале 1943 г. в Реймсе (Франция). С апреля 1944 г. – Вишай, с февраля 1945 г. – Ольборг (Дания). Расформирован в начале апреля 1945 г.

##### ***I/SG 101***

сформирована в феврале 1943 г. в Реймсе (Франция) путем реорганизации Schlachtfliegerschule 1. С апреля 1944 г. – Вишай, с февраля 1945 г. – Ольборг (Дания). Расформирована в начале апреля 1945 г.

##### ***II/SG 101***

сформирована в феврале 1943 г. в Париже-Орли (Франция) путем реорганизации III/Zerstörerschule 2. С марта 1944 г. – Клермон-Ферран, с мая – Брюнн. Расформирована в декабре 1944 г.

#### **SG 152**

##### ***I/SG 152***

сформирована в ноябре 1943 г. в Демблин-Ирена путем реорганизации Erganzungs-Schlachtgruppe. До марта 1944 г., наряду с самолетами других типов, эксплуатировала Hs 129B.

#### **Erprobungskommando 26**

сформирована в декабре 1943 г. в Удетфельде путем реорганизации 11.(Pz)/SG 9. Наряду с Hs 129B эксплуатировала самолеты других типов. Расформирована в конце 1944 г.

## Приложение 3

### «Эксперты» — лучшие пилоты Hs 129

#### Майор Бруно Мейер

Удостоен Рыцарского креста 21 августа 1941 г., находясь в звании обер-лейтенанта и должности командира отряда 5.(Schlacht)/LG 2, за более чем 200 боевых вылетов.

Родился 13 ноября 1915 г. в Жерми (Гаити). 4 апреля 1934 г. вступил в вермахт, поначалу служил в сухопутных частях, но в конце 1937 г. перевелся в люфтваффе. Прошел курс обучения в Aufklärung und Waffenschule в Гильдесхайме. 1 августа 1938 г. получил назначение в группу Fliegergruppe 20, 1 ноября 1938 г. реорганизованной в II(Schlacht)/LG 2. Летая на Hs 123, участвовал в войне против Польши (налеты на Радом, Варшаву, Модлин) и кампании на Западе (поддержка парашютистов в Бельгии, налеты на Брюссель, Камбрэ, Аррас, Суассон, Мон-Морте, Оксерр). После завершения кампании во Франции освоил истребительно-бомбардировочный вариант Bf 109E, на нем принимал участие в налетах на аэродромы в южной Англии.

В конце лета и осенью 1940 г. Мейер освоил самолет Hs 129A, проходивший испытания в его части. Весной 1941 г. назначен командиром отряда 5.(Schlacht)/LG 2. Летая на Hs 123, участвовал в кампании на Балканах и войне против СССР, где его отряд действовал на центральном участке фронта.

8 июля 1942 г. назначен командиром запасного отряда 3./Erg. Zerst. Gr (Демблин-Ирена). 1 ноября 1942 г. назначен командиром отряда 4./Sch.G 2, вооруженного Hs 129B и впоследствии переброшенного в Ливию, где воевал до января 1943 г. С апреля 1943 г. — на Восточном фронте. По прибытии на фронт назначен на должность «Фюрер дер Панцерягер» — командующего отрядами истребителей танков. 18 октября 1943 г. стал командиром группы IV(Pz)/SG 9. С июля по октябрь 1944 г. занимал должность заместителя по противотанковым отрядам «Генерала дер Шляхтфлигер». 24 октября 1944. назначен командиром учебной группы I/SG 104, а с марта 1945 г. и до конца войны находился на штабной работе. За время войны выполнил более 500 боевых вылетов.

#### Гауптман Рудоль-Гейнц Руффер

Удостоен Рыцарского креста 9 июня 1944 г., находясь в звании гауптмана и должности командира отряда 10.(Pz)/SG 9, за 72 уничтоженных вражеских танка.

Родился 7 января 1920 г. в Эйсхаммере (Силезия). В люфтваффе вступил 1 октября 1939 г. Летное обучение прошел в Luftkriegsschule 4 (LKS 4). 1 марта 1941 г. присвоено звание лейтенанта. Служил в истребительных частях, но во второй половине 1942 г. прошел переучивание на Hs 129 и назначен в состав отряда 8./Sch.G 1. С 8 апреля 1943 г. исполнял обязанности командира этого отряда, а осенью 1943 г. назначен командиром отряда 10.(Pz)/SG 9. В марте-апреле 1944 г. со своим отрядом добился значительных успехов в тяжелых оборонительных боях на южном фланге Восточного фронта, за что был дважды упомянут в приказах Верховного главнокомандования вермахта. Сам Руффер стал первым пилотом Hs 129, награжденным Рыцарским крестом.

16 июля 1944 г. Руффер погиб: его самолет загорелся от прямого попадания зенитных снарядов во время полета на штурмовку танковой колонны в районе Радехов-Стоянов. На его счету было около 300 боевых вылетов и около 80 уничтоженных танков.

#### Гауптман Франц Освальд

Удостоен Рыцарского креста 24 октября 1944 г., находясь в звании гауптмана и должности командира отряда 13.(Pz)/SG 9, за около 300 боевых вылетов и 50 уничтоженных вражеских танков.

Родился 9 августа 1915 г. в г. Йена. Незадолго до начала Второй мировой войны вступил в люфтваффе, служил в должности воздушного наблюдателя и звании фельдфебеля. В декабре 1939 г. присвоено звание лейтенанта. Во время «странной войны» на Западе служил в дальнеразведывательном отряде 1.(F)/123, выполнил пять боевых вылетов на Do 17 (четыре) и Ju 88 (один). 9 апреля 1940 г. его самолет был подбит и сел на вынужденную в 150 км южнее Парижа. Освальд попал в плен, после

Гауптман  
Франц Освальд





**Фельдфебель  
Отто Риц**

освобождения из которого остаток 1940 г. и весь 1941 г. провел в запасных частях. Получил квалификацию пилота.

В 1942 г. назначен в состав группы II/Sch.G 1, воевал на центральном и южном участках Восточного фронта. С конца ноября 1942 г. до апреля 1943 г. в составе 8.(Pz)/Sch.G 2 воевал в Северной Африке. С 20 января 1943 г. выполнял обязанности командира отряда. После вывода части из Африки – на лечении. Вернулся в отряд в сентябре 1943 г., назначен его командиром (18 октября 1943 г. отряд реорганизован в 13.(Pz)/SG 9). До ноября 1944 г. воевал на Восточном фронте, затем до конца войны командовал испытательной частью, отрабатывающей противотанковые ракеты «Панцерблиц». Выполнил более 300 боевых вылетов, уничтожил 50 вражеских танков.

## **Гауптман Ганс-Герман Штейнкампф**

Удостоен Рыцарского креста 21 октября 1944 г., находясь в звании обер-лейтенанта и должности командира отряда 14.(Pz)/SG 9, за 297 боевых вылетов и 61 уничтоженный вражеский танк.

Родился 8 октября 1921 г. в Дуйсбурге. 15 января 1940 г. вступил добровольцем в люфтваффе, прошел летное обучение в Тутове. 3 марта 1942 г. в звании лейтенанта назначен в группу I/Sch.G 1, выполнял обязанности помпотеха и адъютанта отряда, воевал на Восточном фронте. Летал на Hs 123. После формирования отряда 8.(Pz)/Sch.G 1 переведен в эту часть и в дальнейшем воевал на Hs 129. С 21 ноября 1943 г. выполнял обязанности командира отряда 11.(Pz)/SG 9 (бывшего 8.(Pz)/Sch.G 1), а с 20 апреля 1944 г. командовал отрядом 14.(Pz)/SG 9. В конце октября 1944 г. назначен исполняющим обязанности командира группы IV(Pz)/SG 9. В 1945 г. служил в эскадре SG 2 «Иммельман». Пережил войну, но 13 апреля 1952 г. погиб при перелете из Аргентины в Чили.

## **Фельдфебель Отто Риц**

Удостоен Рыцарского креста 30 сентября 1944 г., находясь в звании фельдфебеля, за 60 уничтоженных вражеских танков.

Родился 17 августа 1920 г. во Франкфурте-на-Майне. Вступил в люфтваффе как доброволец. После обучения в Мёммингене и Шрода-Ост в октябре 1943 г. назначен на должность летчика в отряд 10.(Pz)/SG 9. К апрелю 1944 г. уже имел на своем счету 30 уничтоженных танков. Риц дважды был сбит над вражеской территорией, но оба раза ему удалось вернуться в часть. С августа 1944 г. был командиром звена. Погиб 12 января 1945 г. в боевом вылете из Швейдница. Точное количество боевых вылетов Рица неизвестно, на его счету было 70 уничтоженных вражеских танков и два сбитых самолета.

## Литература и источники

---

- Avram V.* Aviatia de asalt — G8. — Modelism International, 1994.  
*Galek G.* Henschel Hs 129 w Afryce // Lotnictwo. — 2009. — № 7.  
*Green W.* Warplanes of the Third Reich. — McDonald & Janes, 1970.  
*Kempski B.* Samolot szturmowy Henschel Hs 129. — Bellona, 2004.  
*Murawski M.J.* Hs 129 in combat. — Kagero, 2002.  
*Pegg M.* Hs 129 Panzerjager! — Classic Publ., 1997.  
*Schlacht!* Les avions d'appui au sol de la Luftwaffe. — Astrolabe, 2010.  
*Stachura P., Bernard D., Haladej D.* Henschel Hs 129. — 1993.  
*Stachura P.* Hs 129 experten // Revi. — №№ 6, 7.  
*Борисов Ю.* Штурмовик Хеншель Hs 129. — Экспринт, 2005.  
*Перов В.И., Растренин О.В.* Самолеты поля боя. Восточный фронт (1941–45 гг.)  
// Авиация и космонавтика. 2002. № 11; 2003. № 2.

Харук Андрей Иванович

## «Летающий танк» Гитлера.

### Штурмовик Нs 129 — от «самолета поля боя» до «убийцы танков»

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5

Тел. (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**

ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**  
E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**International Sales:** International wholesale customers should contact  
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.

[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении,  
обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2115, 2117, 2118. E-mail: [vipzakaz@eksmo.ru](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)**

**Оптовая торговля бумажно-беловыми**

**и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.

**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.

**В Казани:** Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.

**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.

**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.

**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.

**В Новосибирске:** ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3. Тел. +7 (383) 289-91-42.

E-mail: [eksmo-nsk@yandex.ru](mailto:eksmo-nsk@yandex.ru)

**В Киеве:** ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.

**Во Львове:** ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.

**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.

[rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**

**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78. Тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать 10.12.2011.

Формат 84x108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 10,08. Тираж 1 500 экз.

Зак. № 683.

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО «Тверской полиграфический комбинат», 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.

Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15

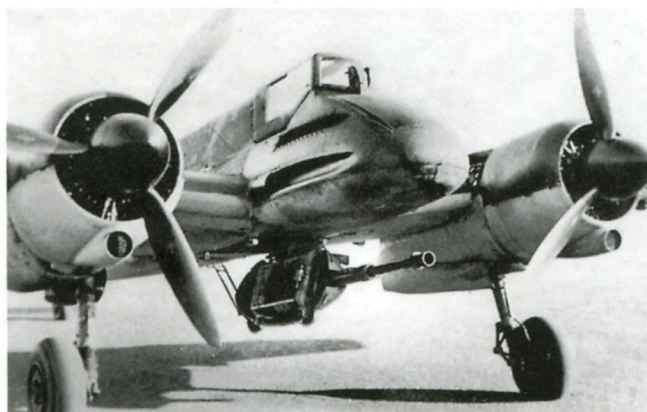
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



ISBN 978-5-699-54175-1



9 785699 541751 >



**«ЛЕТАЮЩИЙ ТАНК»** — в годы Второй Мировой на это почетное прозвище претендовал не только легендарный Ил-2, но и немецкий **Schlachtflugzeug** (штурмовик) **Hs 129**. Осознав необходимость такого **самолета поля боя** еще в разгар Испанской войны, Рейхсминистерство авиации организовало конкурс на создание хорошо бронированного, маневренного, одноместного, двухмоторного (для большей живучести) штурмовика с мощным вооружением (20-мм пушки, до 200 кг бомб), который выиграла фирма «Хеншель».

На Восточном фронте Hs 129 воевали с весны 1942 года, приняв участие во всех крупных сражениях — от Харькова и Сталинграда до Крыма и Кубани (где совершали до 12 боевых вылетов в день — абсолютный рекорд даже для Люфтваффе!), от Ржевской мясорубки и Курской дуги до Австрии и Германии. Будучи задуман как штурмовик общего назначения, «хеншель» постепенно трансформировался в специализированный противотанковый самолет — поздние модификации вооружались не только 37-мм, но и мощнейшей 75-мм противотанковой пушкой, способной поражать даже тяжелые ИС-2, а также противотанковыми ракетами «Panzerblitz» и «Werfer Granate» и стреляющим вниз бронебойным минометом SG 113A. В конце 1943 года все эти **«УБИЙЦЫ ТАНКОВ»**, воевавшие на Восточном фронте, были сведены в одну Противотанковую группу, превратившись в «пожарную команду» Вермахта, предназначенную для ликвидации прорывов советских танковых армий. Последней крупной операцией с их участием стало контрнаступление на озере Балатон, а последние исправные Hs 129 были захвачены нашими войсками в мае 1945 года под Веной.

ISBN 978-5-699-54175-1



9 785699 541751 >

