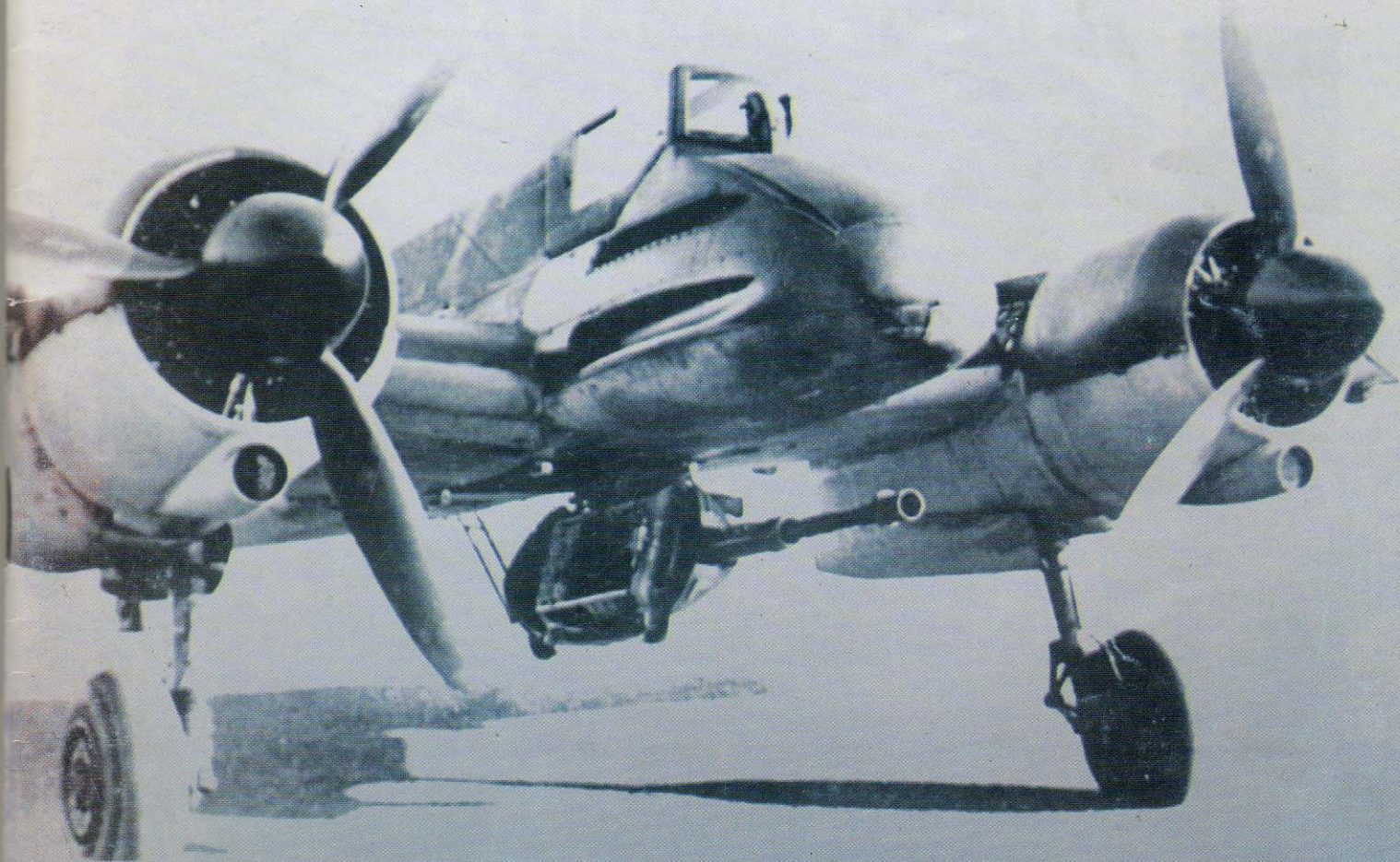


ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

17

ХЕНШЕЛЬ

Ис 129

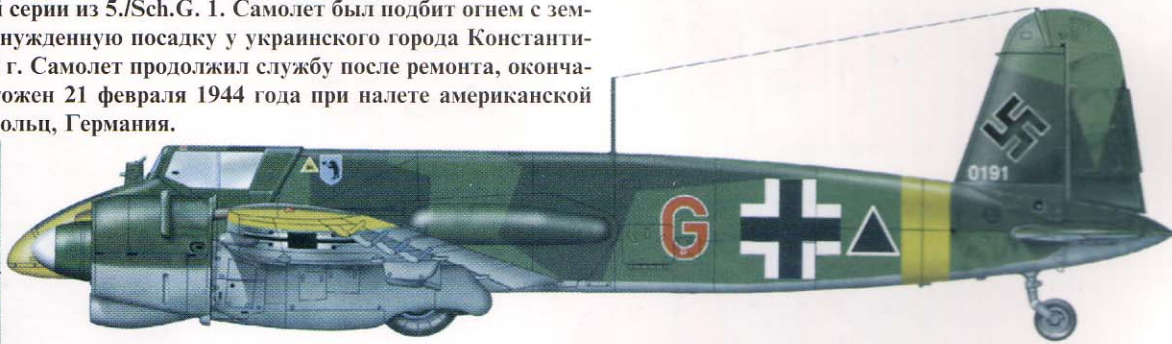


ИСТРЕБИТЕЛЬ СОВЕТСКИХ ТАНКОВ

Нс 129А-0 красная «16» был пятнадцатым из 16 предсерийных машин этого типа, переданных в Школу штурмовой авиации под Парижем в 1943 г. В мае эта машина была разбита при вынужденной посадке из-за остановки двигателей. Пехотный штурмовой знак нанесен на лбу носовой части самолета перед кабиной летчика.



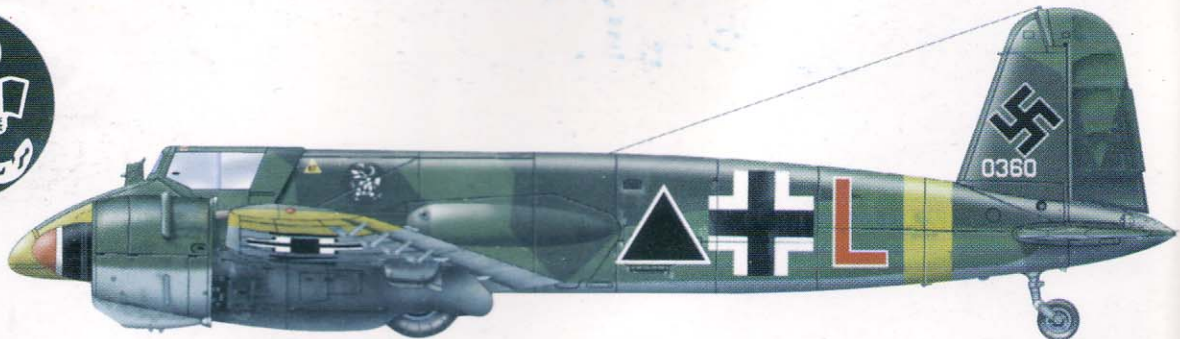
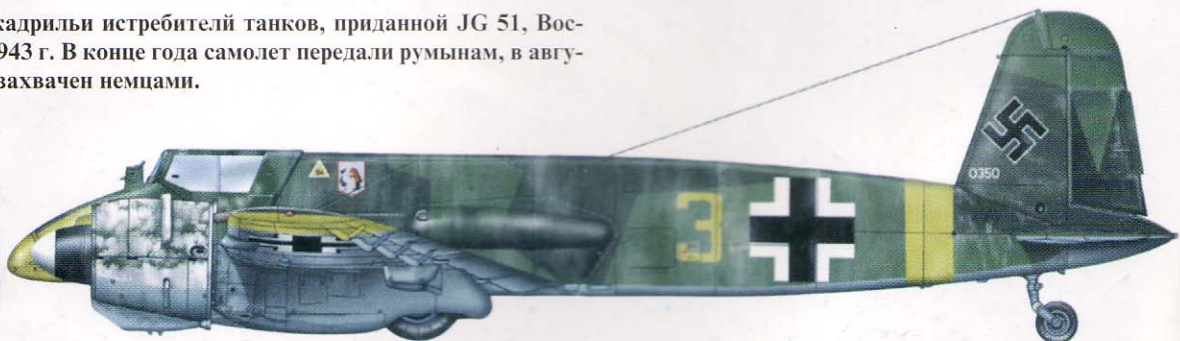
Нс 129В-1 поздней серии из 5./Sch.G. 1. Самолет был подбит огнем с земли и совершил вынужденную посадку у украинского города Константиновка 23 мая 1942 г. Самолет продолжил службу после ремонта, окончательно был уничтожен 21 февраля 1944 года при налете американской авиации на Диеппольц, Германия.



Нс 129В-2 из 5./Sch.G. 1, Северная Африка, весна 1943 г. Танковый штурмовой знак нанесен на стандартное место на носу фюзеляжа. Эта машина была захвачена британцами в Ливии.



Нс 129В-2 из эскадрильи истребителей танков, приданной JG 51, Восточный фронт, 1943 г. В конце года самолет передали румынам, в августе 1944 он был захвачен немцами.

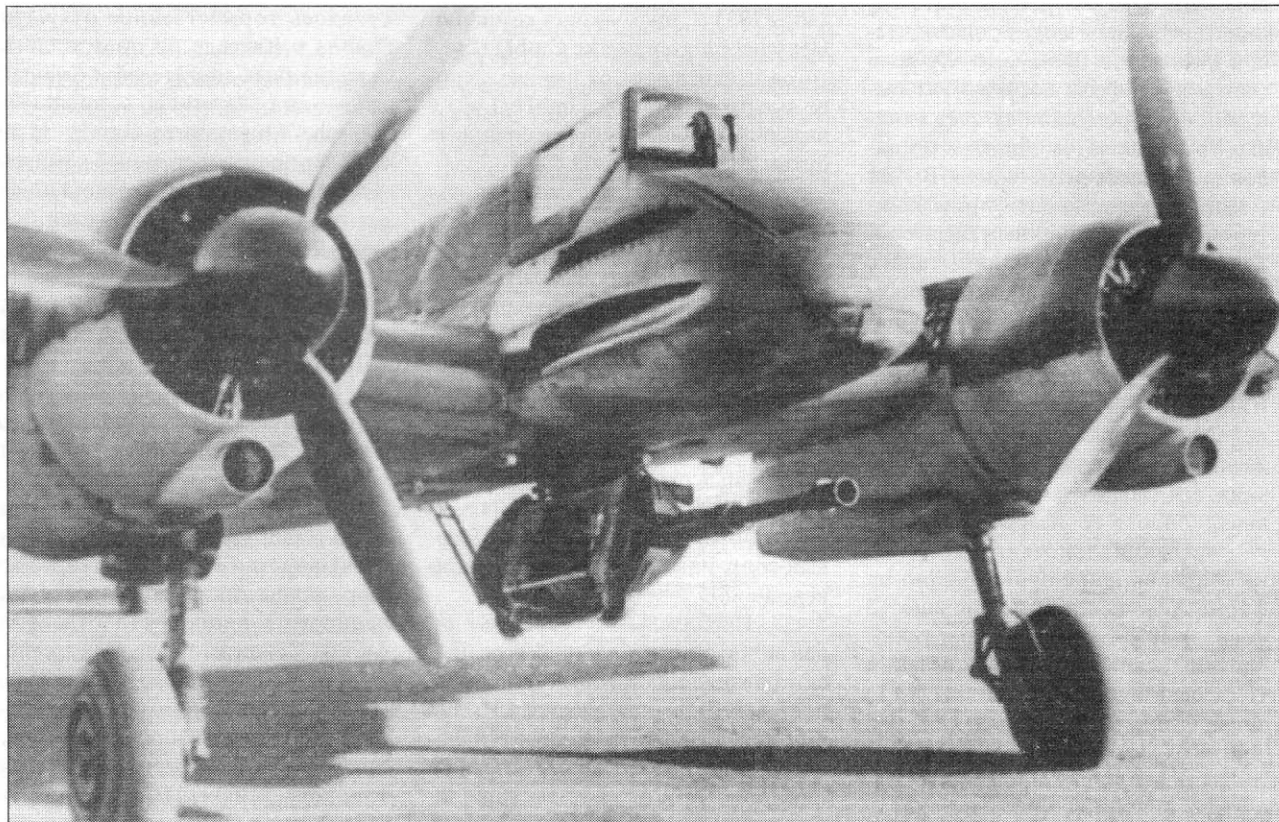


Нс 129В-2 из 2-й учебной штурмовой авиагруппы, 1943 г. Ранее этот самолет служил на Восточном фронте в составе II./Sch.G 1. В сентябре 1944 года машина была потеряна в летном происшествии. На тот момент этот «Хеншель» был в составе 6./Sch.G. 151.

Ис 129

истребитель

советских танков





Henschel Flugzeugwerke AG

Фирма Хеншель и сын была основана в 1848 г., во второй половине XIX века ей удалось стать одним из ведущих в мире производителей паровозов. В начале XX века фирма расширила ассортимент выпускаемой продукции за счет тяжелых грузовых автомобилей и металлообрабатывающих станков. В 1931 г. высший менеджмент фирмы заинтересовался авиационным бизнесом, когда фирма Хеншель попыталась установить контроль над концерном Junkers Flugzeugwerke AG, находившимся на грани банкротства. Переговоры представителей Хеншеля и Юнкерса успехом не увенчались, после чего в феврале 1932 г. Оскар Р. Хеншель поручил Вальтеру Хормелю заняться развитием собственного авиационного производства.

Официально «второстепенное» авиационное производство на фирме Хеншель и сын основано 15 февраля 1933 г. 30 марта пост главы «дочки» основной фирмы компании Henschel Flugzeugwerke GmbH (Ltd.) занял дипломированный инженер Эрих Кох, пост главного конструктора достался дипломированному инженеру Фридриху Николаусу. Под выпуск самолетов отведи заводские корпуса бывшего вагонного завода в Берлин-Йоханнестале. Работы на новом производстве начались 2 сен-

Штурмовик Hs-129B-2 (красная «N», W.Nr. 0373) в полете на малой высоте, Восточный фронт. Самолет принадлежал 8.(Pz.)/Sch.G 1 (Panzerjagerstaffel/Schlachtygeschwader) и был сбит зенитной артиллерией на южном участке Восточного фронта 27 мая 1943 г.

тября 1933 г., численность компании Henschel Flugzeugwerke GmbH (Ltd.) тогда насчитывала 69 человек., скорее вместо приставки GmbH (Ltd.) в названии появились более солидные буквы AG.

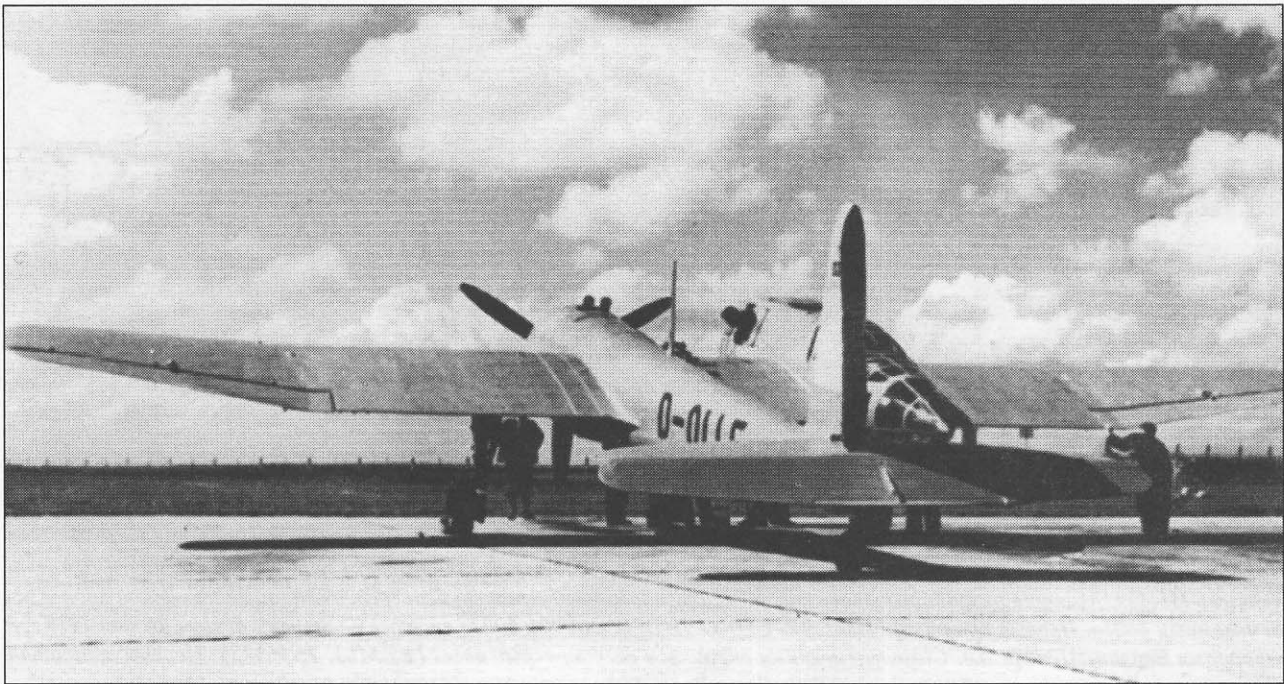
Производство самолетов для Хеншеля было в новинку, поэтому начали с выпуска лицензионных образцов. Крупные производственные заказы сравнительно небольшой завод в Берлин-Йоханнестале выполнить не мог, требовалось расширять производственные мощности. Для строительства нового завода выбрали другое берлинское предместье - Шёнефельд, стройка началась 15 октября 1934 г., а 22 декабря 1934 г. из ворот нового завода выкатили первый собранные здесь самолет - Юнкерс Ju-86D.

Параллельно с освоением лицензионных конструкций велось проектирование собственных самолетов, поставки бипланов Хеншель Hs-123 в подразделения люфтваффе начались летом 1936 г. Первые успехи на ниве самолетостроения вызвали энтузиазм у руководства фирмы, стимулировав дальнейшую экспансию Хеншеля на авиастроительный рынок Германии. В августе 1936 г. со-

стоялось торжественное открытие завода в Касселе по производству авиационных двигателей: появилась еще одна «дочка» - компания Henschel Flugmotoren GmbH. За восемь лет производственный комплекс Хеншеля в Касселе изготовил по лицензии более 14 000 двигателей Даймлер-Денц DB-601 и DB-605.

Вместо бомбардировщика Ju-86D завод в Шёнефельде стал выпускать другой лицензионный бомбовоз - Дорнье Do-17, а биплан собственной конструкции Hs-123 на сборочной линии сменил моноплан-разведчик Hs-126, последний строился на обоих заводах - в Шёнефельде и в Йоханнестале.

Одновременное расширение производства и конструкторского бюро привело к резкому росту численности авиационного отделения фирмы Хеншель и сын. Совместно с Deutsches Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) фирма принимала участие в ряде амбициозных проектов - создании гермокабин высотных самолетов, корректируемых авиабомб, управляемых ракет класса воздух-воздух и воздух-поверхность. В области разработки корректируемых и управляемых планирующих авиабомб



Фирма Бломм унд Фосс представила на конкурс штурмового самолета для люфтваффе в 1937 г. опытный самолет BV-141V-4 (D-OLLE, W.Nr. 360). Машина имела необычную ассиметричную компоновку, гондola с кабиной экипажа сдвинута «право от продольной оси самолета, а двигатель и хвостовая балка с оперением - влево. Именно из-за необычной конфигурации командование люфтваффе исключило машину из участия в конкурсе на самом раннем этапе.

фирма Хеншель добилаcь выдающихся успехов, фактически став пионером создания данного вида оружия во всем мире.

Разработка

Oberbefehlshaber der Luftwaffe Герман Геринг долгое время считал, что авиация не способна выполнять роль «воздушной артиллерии»: ее воздействие на передний край обороны противника будет иметь скорее чисто моральный эффект, нежели военный. Анализ опыта первых месяцев гражданской войны в Испании показал, что Геринг, мягко говоря, не прав. Взгляды командования люфтваффе на бронированные самолеты непосредственной поддержки наземных войск кардинально изменились.

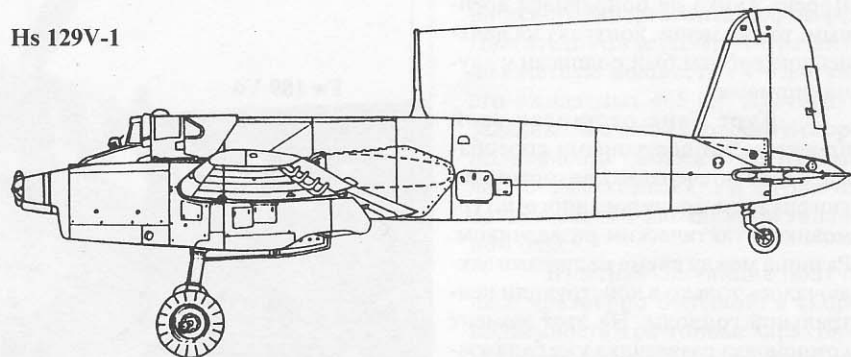
Нельзя сказать, чтобы концепция бронированного самолета-штурмовика являлась новостью для авиационных специалистов. Попытки создания таких самолетов предпринимались еще в годы первой мировой войны, но теперь «в старые меха влили новое вино». Считалось, что масса брони, потребной для защиты летчика и жизненно важных элементов машины приведет к недопустимому снижению массы полезной нагрузки и дальности полета, такое самолет будет способен выполнять поставленные перед ним задачи только в условиях тотального господства в воздухе своей авиации.

Весной 1937 г. штабом люфтваффе был введен термин Schlachtflugzug (ударный самолет для поражения бронетехники и фортификационных укреплений противника) и объявлен конкурс на создание такой машины. В апреле того же года тактико-технические требования к «Schlachtflugzug» были разосланы на четыре авиастроительные фирмы: Гамбургер (позже Бломм и Фосс), Фокке-Вульф, Гота и Хеншель. В требованиях особо оговаривался состав силовой установки - два двигателя относительно малой мощности, малые геометрические размеры самолета,

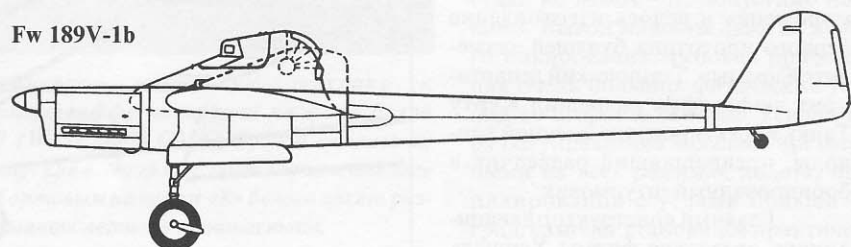
наличие бронестекла фонаря кабины толщиной не менее 75 мм, бронезащиты двигателей и члена экипажа, вооружение из двух 20-мм автоматических пушек и пулеметов. В отношении количества членов экипажа ясности не наблюдалось, но военные склонялись в пользу одноместной машины, считая, что защиты от атак из задней полусферы не потребуется. В целом же требования выглядели достаточно либеральными, чтобы не сказать размытыми, и не связывали свободу рук конструкторам.

Фирма Гота отказалась от участия в конкурсе. Hamburger

Hs 129V-1



Fw 189V-1b





Наиболее вероятным победителем конкурса на *Schlachtflugzeug* (самолет-штурмовик) изначально считался самолет Хеншель Hs-129. Машина разрабатывалась как специализированный самолет непосредственной авиационной поддержки наземных войск. Первый прототип Hs-129V-1 (D-ONUD, W.Nr. 129 3001) впервые поднялся в воздух 26 мая 1939 г. с аэродрома Берлин-Шёнефельд. Самолет целиком окрашен в светло-серый цвет (RLM63, FS36373). Первый прототип позже передали в испытательный центр (E-Stelle) в Рехлине для проведения войсковых испытаний.

Flugzeugbau предложила проект P.40 - двухместный асимметричный моноплан с одним двигателем DB-600 - модификацию самолета Ha-141. Конструкторы Фокке-Вульфа разработали двухместный вариант оснащенного парой моторов Аргус As-10 самолета двухбалочной схемы Fw-189. Только фирма Хеншель проектировала самолет с «чистого листа», стараясь учесть все требования технического департамента люфтваффе относительно «одноместного двухдвигательного аэроплана небольших размеров».

После рассмотрения всех трех проектов, 1 октября 1937 г. «зеленый свет» на дальнейшие работы получили дипломированные инженеры Фридрих Николаус из фирмы Хеншель и Курт Танк с Фокке-Вульфа. Проект Танка не понравился военным, тем не менее, контракт на дальнейшие работы был подписан с двумя фирмами.

Курт Танк отстаивал свой проект всеми доступными способами, особо подчеркивая возможность унификации бронированного штурмовика с тактическим разведчиком. Разница между двумя машинами заключалась только в конструкции центральной gondoly. На этот момент компоновка разведчика уже была «заморожена» и велось изготовление первого прототипа будущей знаменитой «рамы». Технический департамент люфтваффе разрешил Курту Танку проектирование сменной gondoly, превращавший разведчик в бронированный штурмовик.

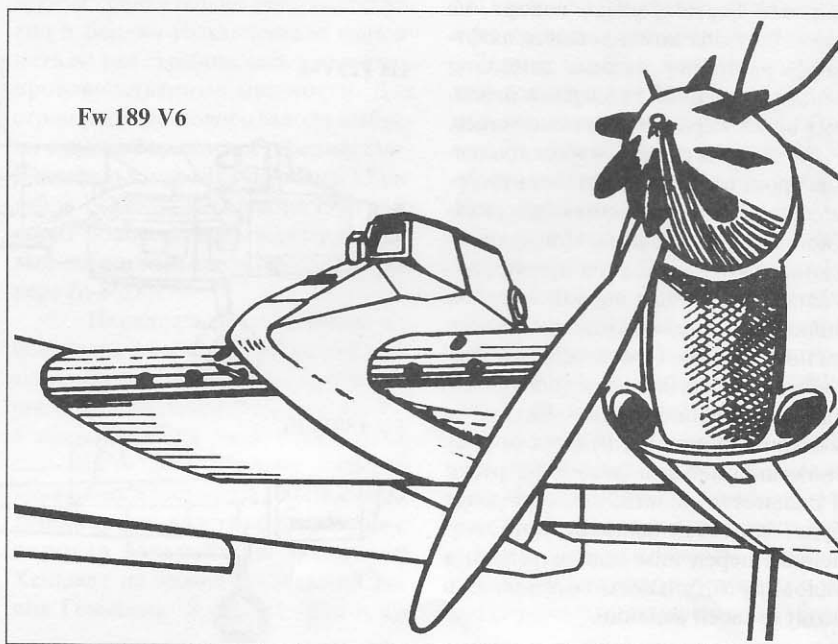
Главный конструктор авиационного отделения фирмы Хеншель

инженер Фридрих Николаус предложил проект моноплана, оснащенного двумя 12-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения Аргус, кабина летчика размещалась в бронекапсуле.

С конструктивной точки зрения проект Николауса выглядел достаточно консервативно; новинкой стало использования фюзеляжа близкого к треугольному сечению. Необычное решение диктовалось необходимостью установить под углом бортовые стенки бронекапсулы для повышения защищенности. Обстрел бронекапсулы показал, что установленная под углом броня во многих случаях провоцирует рикошет пуль и осколков. Обратной стороной возросшей защищенности летчика стала

крайне тесная кабина пилота, суженная из-за наклона бортовой брони в сторону продольной оси фюзеляжа. Ширина фюзеляжа в верхней части выбиралась исходя из ширины плеча среднего летчика.

Сразу же после завершения постройки макета в мае 1938 г., его осмотрели представители технического департамента люфтваффе. Критики со стороны экспертов подверглись экстремально тесная кабина, способствовавшая по их мнению развитию у летчика клаустрофобии и плохой обзор с места пилота. Преодолеть отмеченные недостатки не представлялось возможным, так как весь самолет проектировался вокруг бронекапсулы, которая и была источником критики. Изменения ее формы





Самолет Hs-129A-0 белая «5» (W.Nr. 3005, GM+OB) был одним из 14 «Антонов», которые использовались в люфтваффе для подготовки летчиков-штурмовиков. На носках фюзеляжей всех «Антонов» были нарисованы крокодилы пасти. Радиопозывной (Stammkennzeichen) «GM+OB» написан черной краской на хвостовой части фюзеляжа самолета и на нижних поверхностях плоскостей крыла. Самолет с бортовым номером «5» белого цвета принадлежал Ergänzungszerstörergruppe (вспомогательное подразделение тяжелых истребителей) вплоть до списания 19 июня 1942 г. после грубой посадки на польский аэродром Деблин-Ирена.

требовали изменения всей конструкции планера. Николаусу не без труда удалось отстоять перед высокой комиссией свою концепцию.

В сентябре 1938 г. после очередного осмотра макета экспертами штаба люфтваффе было принято решение увеличить площадь крыла. Доработанный проект получил обозначение Hs-129, люфтваффе заключило с фирмой Хеншель контракт на постройку трех прототипов, было также получено разрешение начать подготовку к серийному производству ударных самолетов. Работы велись очень высокими темпами: уже в октябре 1938 г. началось изготовление первого прототипа Hs-129V-1, а в апреле 1939 г. стало возможным

приступить к программе летных испытаний.

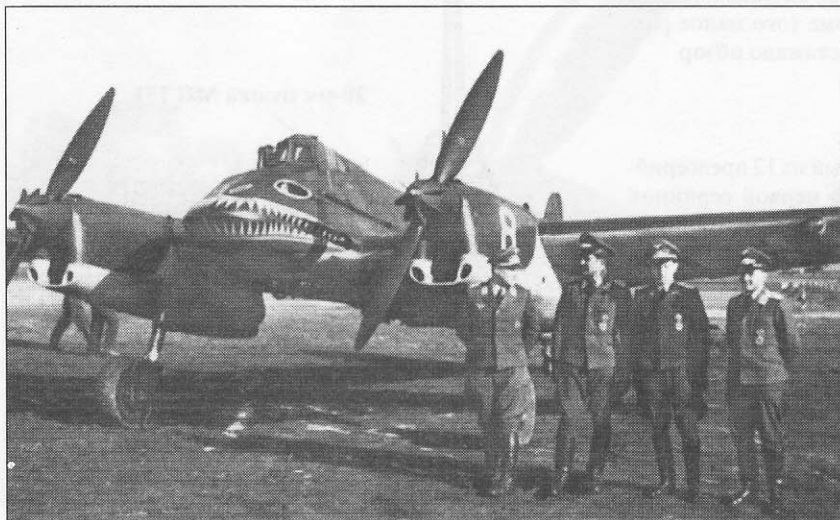
Фирма Фокке-Вульф также не теряла времени даром, начав заводские летные испытания штурмовика Fw-189V-1b. Результаты испытаний оказались разочаровывающими, и машину быстро вернули на доработку готовить к сравнительным тестам с самолетом Hs-129V-1. В ударный вариант был переоборудован шестой прототип - Fw-189V-6. Военные сразу же дали Курту Танку понять, что на успех он может рассчитывать только в случае неудачи с Hs-129V-1.

Летные испытания первого прототипа самолета Николауса в испытательном центре люфтваффе Рехлине (Erprobungsstelle, E-stelle) нача-

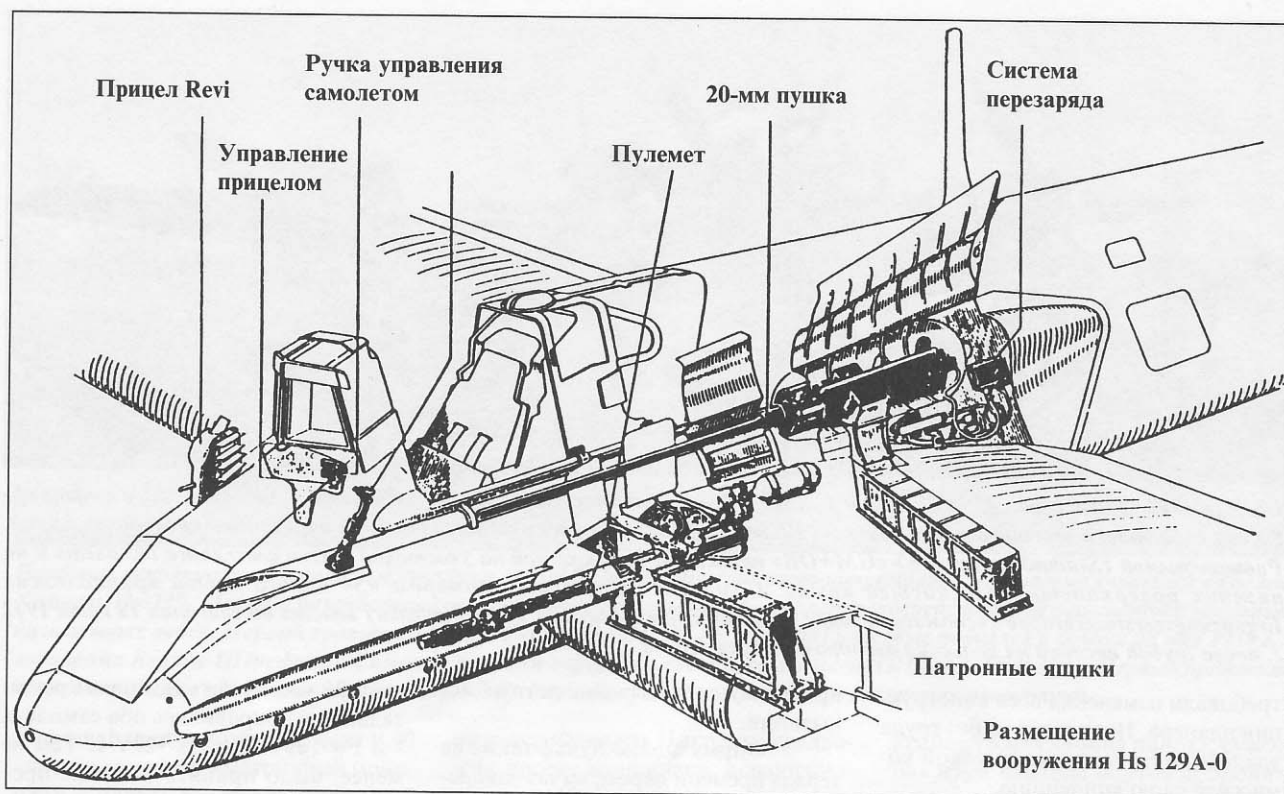
лись 26 мая 1938 г. Летчикам решительно не понравились оба самолета - и Fw-189V-6, и Hs-129V-1. Тем не менее, было принято решение продолжить работу над самолетом Hs-129, как более технологичным по сравнению с машиной фирмы Фокке-Вульф. 30 ноября на испытаниях вышел второй прототип Hs-129V-12, вскоре совершила полет третья машина (Hs-129V). Первые три самолета, скорее всего, имели заводские номера 0001, 0002, 0003.

Результаты первых этапов программы летных испытаний показали, что летные характеристики Hs-129V можно при желании назвать катастрофическими. В ходе проектирования конструкторы не сумели удержать вес - масса «живого» самолета превысила расчетную на 12%, как раз о расчетной массе шла речь при инспекции макета комиссией технического департамента люфтваффе. Двигатели Аргус As-410A-0 развивали взлетную мощность в 430 л.с. вместо ожидаемых 465 л.с. Достигнуть заданных значений скорости и скороподъемности удалось лишь на самолете без боекомплекта и с горючим только в одном фюзеляжном топливном баке.

Взлетная дистанция получилась чрезмерно большой, а скороподъемность и разгонные характеристики на взлете - не допустимо низкими. Вывод машины даже из положения пикирования требовал приложения очень больших физических усилий со стороны летчика. Усилия на ручке управления являлись чрезмерными на всех режимах полета, при пикировании с углами больше 45 град. самолет становился практически



Прикомандированные для переучивания на новую технику к Ergänzungszerstörergruppe пилоты люфтваффе позируют на фоне белой «восьмерки» - штурмовика Hs-129A-0 (W.Nr. 3008 GM+OE). На самолетах модификации «А» и Hs-129В первых выпусков в левой плоскости крыла имела большая посадочная фара. Самолет с бортовым номером «8» белого цвета разбился в Польше 15 июля 1942 г. в результате летного происшествия.



ки не управляемым. 5 января 1940 г. второй прототип на пологом пикировании сорвался в штопор и разбился. Через некоторое время серьезные повреждения получил фюзеляж третьего прототипа, в пригодном к полетам состоянии снова остался только Hs-129V-1. 31 июля 1940 г. первый прототип передали в Рехлин.

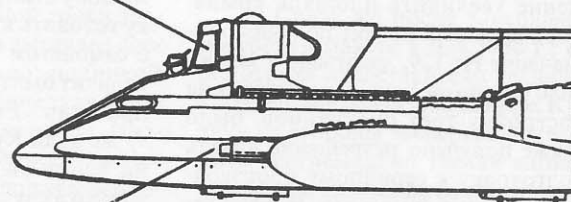
Теперь по программе летных испытаний летали и заводские, и военные летчики. Пилоты единодушно дали машине отрицательную оценку. По их мнению, мощность моторов была явно недостаточной, а тесная кабина превращала пилотирование в изнурительный процесс. Самолет в полете на малых высотах был не устойчив, а горизонтальный полет на одном двигателе (обязательное требование) удавалось выполнить далеко не на всех режимах. Слишком близкое расположение остекления фонаря кабины к голове летчика могло привести к травмам, кроме того малое расстояние между глазами и остеклением искажало обзор.

Hs-129A

В июне 1940 г. был закончен первый из 12 предсерийных Hs-129A-0, началось производство первой серийной партии из 16 Hs-129A-1. Согласно некоторым источникам первые предсерийные машины были направлены в Рехлин, где они стали летать по испытательной программе вместо потерянных второго и третьего прототипов. Партию Hs-129A-0 передали для проведения эксплуатационных испытаний в 5. (Schlacht)/Lehrgeschwader-2.

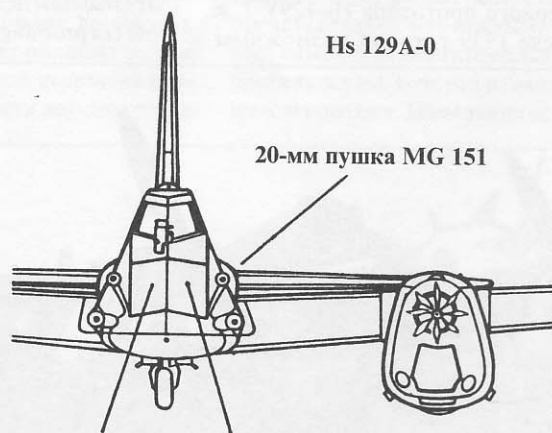
Чтобы улучшить летные характеристики в конструкцию самолет внесли ряд изменений, к примеру оборудовали рули высоты и руль направления электрически управляемыми триммерами. Вместо двигателей Arpus As-410A-0 на самолетах Hs-129A-1 стояли моторы As-410A-1, развивавшие на частоте вращения 3100 об/мин мощность 465 л.с. Двигатель оснащался центробежным компрессором и карбюратором, автоматически контролирующим соотношение топливо-воздушной смеси. Масса сухого двигателя - 315 кг, топливо - бензин с октановым числом не менее 87. Двигатель приводил во вращение двухлопастный деревянный воздушный винт диаметром 2,62 м.

Лобовое бронестекло



7,92-мм пулемет MG 17

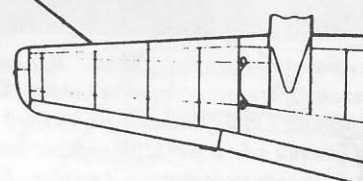
Hs 129A-0

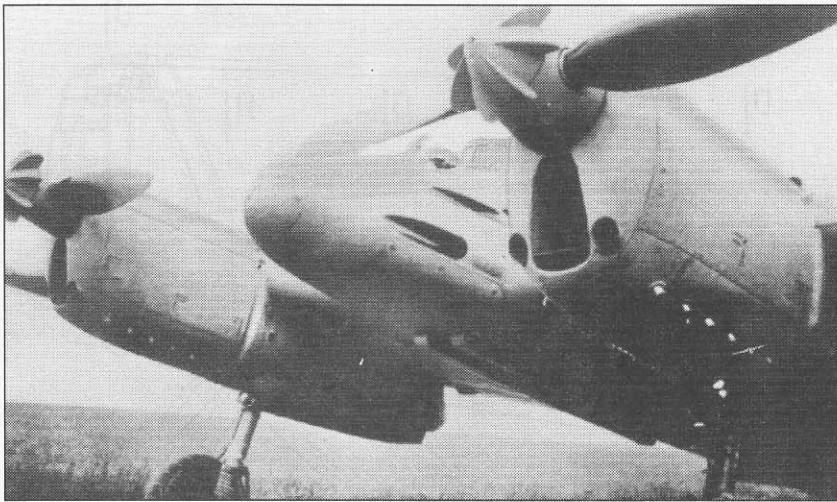


20-мм пушка MG 151

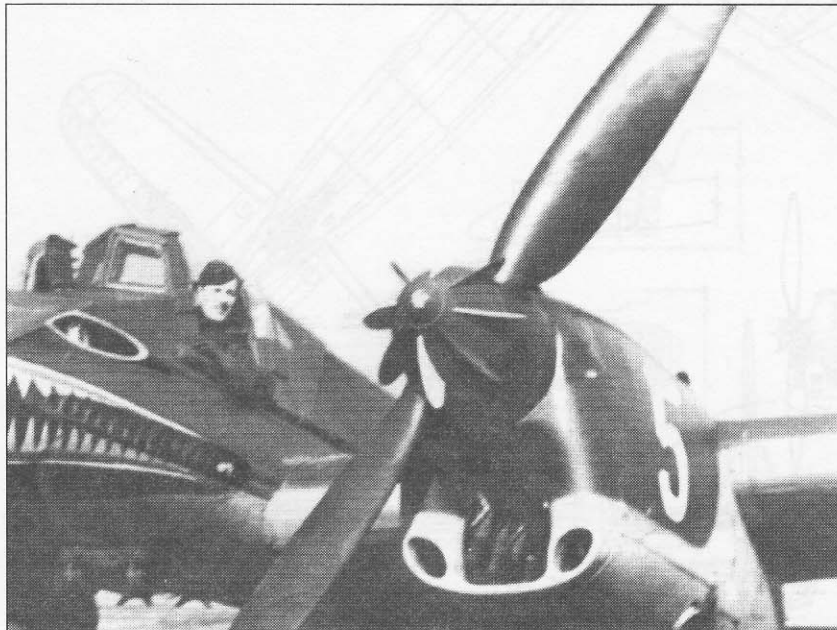
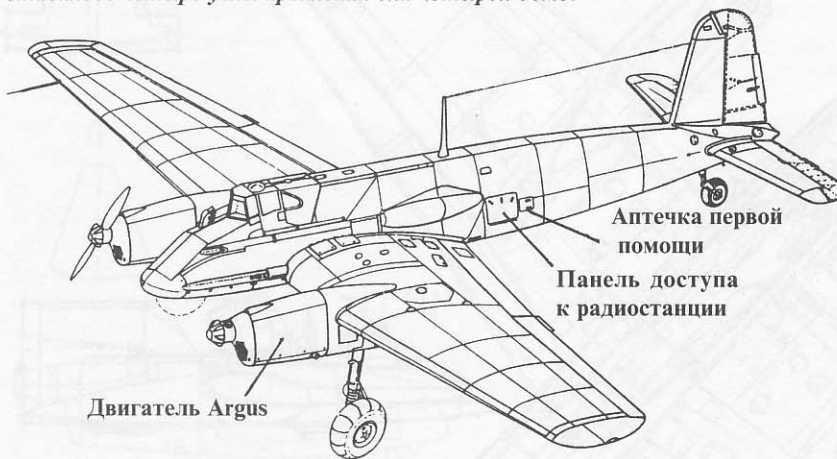
Бронеплиты

Скошенная передняя кромка крыла





Первые самолеты Hs-129 имели сильно скошенную для улучшения обзора из кабины вниз вперед носовую часть фюзеляжа. На снимке опытный Hs-129V-1 имел под фюзеляжем замки для подвески двух бомб, на серийных самолетах ставилось четыре узлы крепления для четырех бомб.



Летчик выглядывает из кабины самолета Hs-129A-0 белая «5» (W.Nr. 3005, GM+OB). С помощью крыльчатки на коке двухлопастного воздушного винта «Аргус» регулируется шаг лопастей. Ниже кока винта виден канал воздухозаборника маслорадиатора, два небольших отверстия по бокам воздухозаборника маслорадиатора предназначены для подвода воздуха к двигателю Аргус As-410A-1. Такая же винто-моторная группа использовалась на самолетах-разведчиках Фокке-Фульф Fw-189.

Конструкция бронекapsулы отражает многолетний опыт фирмы Хеншель в производстве бронетехники для сухопутных войск, именно это производство руководство фирмы считало основным.

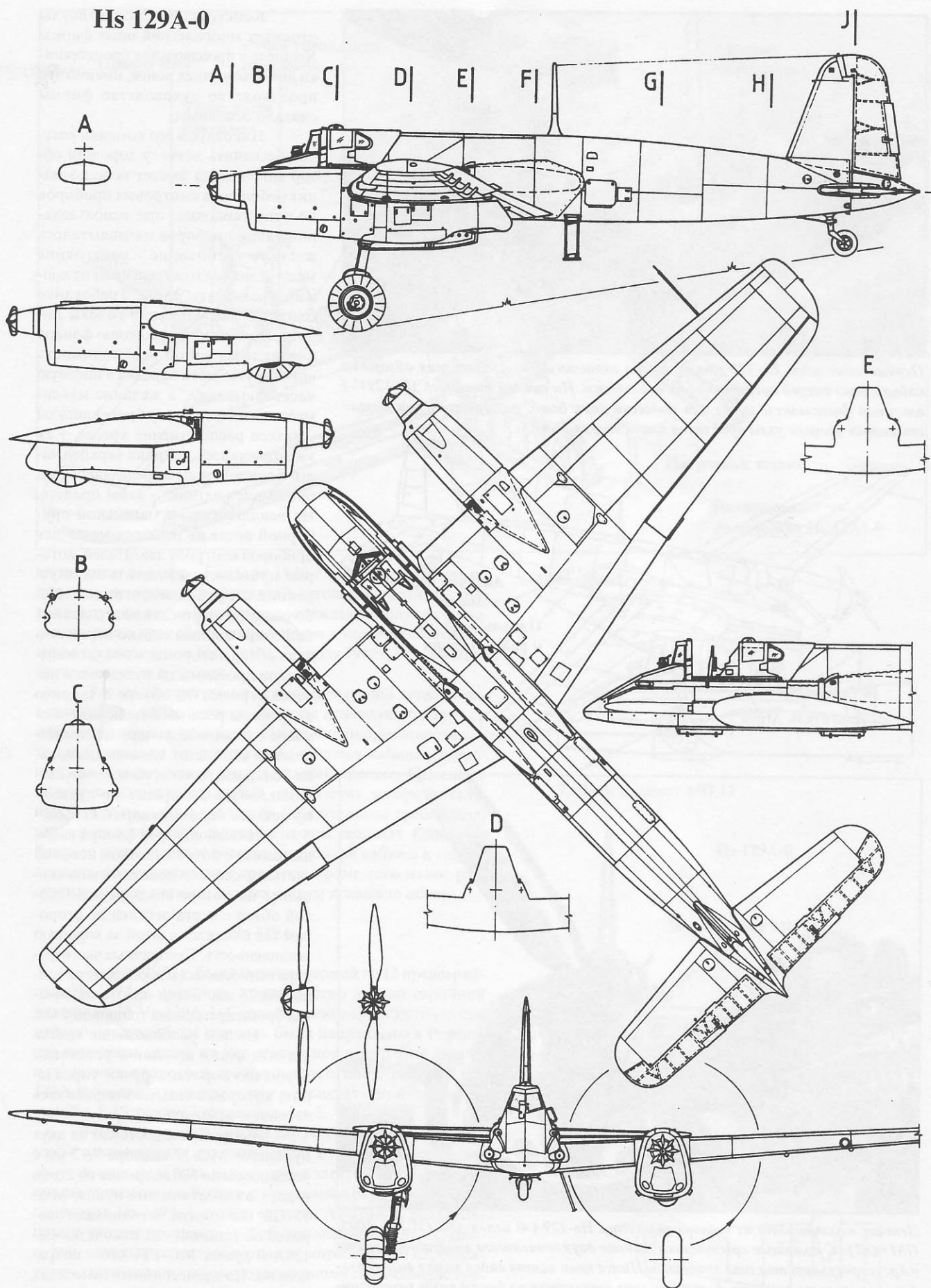
Николаус и его команда хотели обеспечить летчику хороший обзор вниз-вперед за счет использования небольших смотровых приборов по типу танковых, при использовании таких приборов накладывалось жесткое требование - расстояние между глазами и остеклением не должно превышать 30 см. Требование близкого расположения головы пилота к лобовому остеклению фонаря повлекло за собой необходимость «протянуть» ноги летчика в носовую часть фюзеляжа, а желание максимально снизить массу бронекapsулы - низкое расположение кресла. Как уже отмечалось, ширина верхней части бронекapsулы определялась шириной плеч летчика - «абы пролез». На исключительно маленькой приборной доске не нашлось места для приборов контроля двигателей, которые пришлось разместить на внутренних сторонах мотогондол. Небольшие размеры сдвижного сегмента фонаря кабины сильно ограничивали обзор в стороны, из-за чего возникали проблемы на рулежке и в полетах строем. Об обзоре в заднюю полусферу речи вообще не шло. Боквое остекление фонаря на предсерийных самолетах сделали несколько большим, однако, по мнению летчиков, обзор в стороны по-прежнему остался неудовлетворительным.

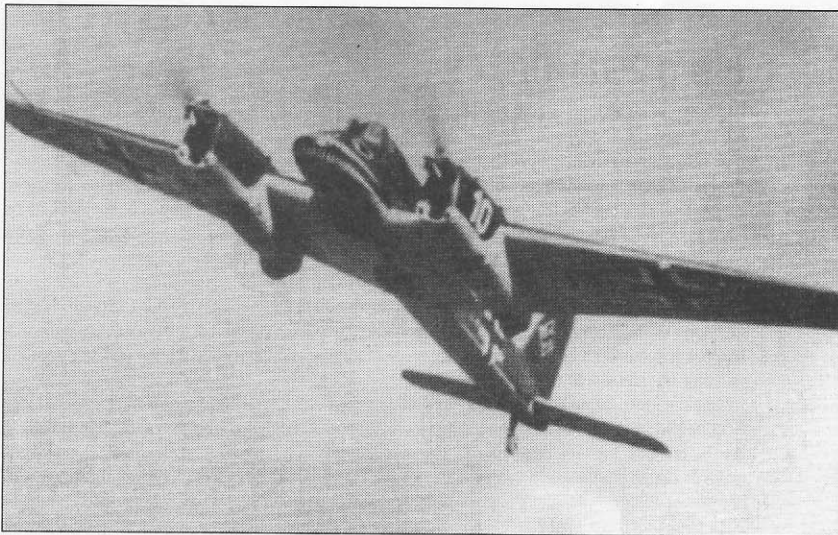
Новый козырек фонаря кабины вместе с более короткой носовой частью фюзеляжа положительно сказались на обзоре вниз-вперед. Плохой обзор с места летчика по сторонам так и остался платой за хорошую защищенность. Прозрачные части фонаря выполнялись из бронестекла толщиной 75 мм. Сзади пилота прикрывал бронеперегородка толщиной 6 мм.

Низкое расположение кресла летчика стало причиной установки необычно короткой ручки управления, которая очень не понравилась летчикам-испытателям.

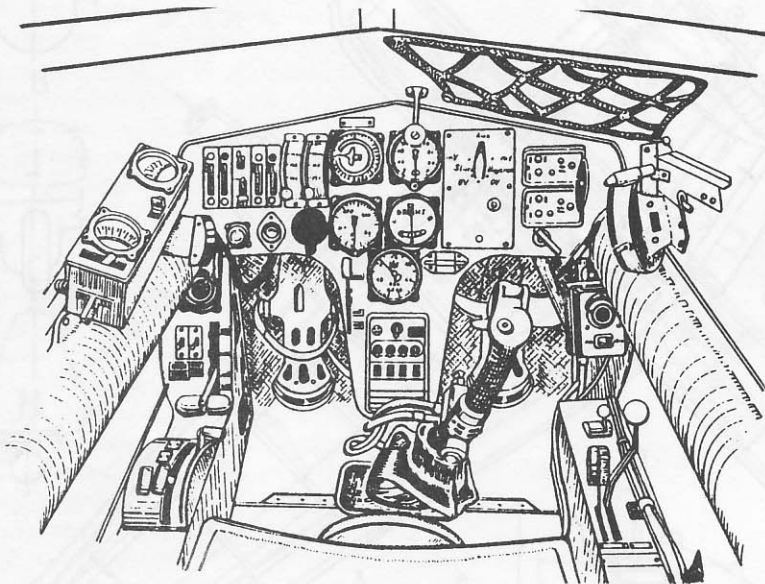
Вооружение состояло из двух пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм с боезапасом по 500 патронов на ствол и двух автоматических пушек MG-151/20 (во многих источниках говорится об установке на самолетах Hs-129A-0 пушек MG-FF, что - неправильно. На предсерийных самолетах стояли те же пушки, что и на серийных - MG-151/20). Пулеметы монтировались в нижней части передней

Hs 129A-0





В полете - Hs-129A-0 (GM+OG, W.Nr. 3010), десятый предсерийный самолет, построенный по заказу люфтваффе. Крокодилы морды на носках фюзеляжей «Антонов» были нарисованы, когда учебное подразделение Хеншелей базировалось на аэродроме Париж-Орли во Франции. Номер «10» на капоте двигателя - белого цвета.



Кабина пилота Hs 129A-0



Проверка двигателей новенького Хеншеля Hs-129B-1 на заводском аэродроме фирмы в Йоханнестале. Обратите внимание на круглую посадочную фару и круглый воздухозаборник ниже мотогондолы, характерный для машин ранних партий. На более поздних Hs-129B круглая посадочная фара не устанавливалась.

секции фюзеляжа, пушки располагались над пулеметами.

Точно так же, как и для приборов контроля работы двигателей, в кабине не нашлось места и для прицела Ревы C12/C, его установили непосредственно перед лобовым стеклом фонаря кабины на фюзеляже с небольшим смещением к правому борту. Слева от прицела закреплялся щиток с пластинами-ребрами, по которому летчик выдерживал горизонт и угол тангажа на пикировании.

Предусматривалась внешняя подвеска на штурмовик 50-кг бомб. С бомбами машину можно было использовать в качестве пикирующего бомбардировщика, однако испытания показали - с бомбами на внешней подвески угол пикирования необходимо ограничивать 15 град., а устойчивость самолета относительно всех трех осей становилась недопустимо малой.

Серийный выпуск Hs-129A-1 начался еще до завершения испытаний самолетов предсерийной партии, но уже по ходу производства все первые 16 серийных машин пришлось переделать под установку новых двигателей. Закончили партию не как Hs-129A-1, а - в качестве Hs-129B-0 (предсерийный самолет модификации «B»).

Hs-129B-1

Во многом низкие летные характеристики первых Hs-129 определялись не адекватной с точки зрения мощности силовой установкой. Этот недостаток Николаус попытался устранить в проекте P.76, представлявшем собой несколько увеличенный в размерах Hs-129 (размах крыла P.76 - 15,50 м, длина - 10,11 м, высота - 3,51 м) с двигателями Гном-Рон 14М 04/05. Большое количество моторов Гном-Рон 14М 04/05 немцам досталось после оккупации Франции.

Необходимость скорейшего принятия на вооружение самолета непосредственной поддержки наземных войск не оставляла времени на проработку проекта P.76 и запуск его в серийное производство. Технический департамент люфтваффе распорядился адаптировать под французские двигатели существующий планер Hs-129A в надежде на разительное улучшение летных характеристик.

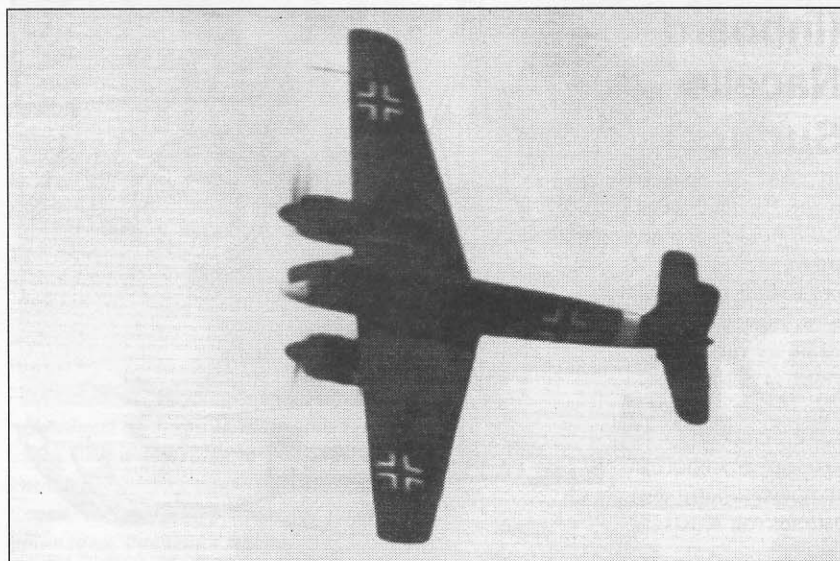
Переделку конструкции требовалось провести как можно быстрее. На завод фирмы Хеншель вернули третий прототип Hs-129V-3, первый полет оснащенный моторами Гном-Рон машины требовалось вы-



В результате грубой посадки в начале 1942 г. на аэродроме испытательного центра в Рехлине у Хеншеля Hs-129B-1 подломилась левая основная опора шасси. Обратите внимание на мачту радиоантенны и на установленную под фюзеляжем 30-мм автоматическую пушку МК-101.



Хеншель Hs-129B-1 желтая «G» уходит на боевое задание по штурмовке наземных целей, Восточный фронт, лето 1942 г. Этот самолет принадлежал II./Sch.G-1, за фонарем кабины пилота заметна эмблема группы. Для борьбы с советскими танками под фюзеляжем штурмовика подвешена 30-мм автоматическая пушка МК-101.



полнить не позднее 19 марта 1941 г.

Двигатель Гном-Рон 14М 04/05 на взлетном режиме развивал мощность в 700 л.с., на высоте 4000 м его мощность составляла 660 л.с. Одновременно с работами на Hs-129V-3, развернулось переоборудование под французские моторы 16 самолетов Hs-129A-1, которые теперь обозначались Hs-129B-0. Третий прототип разбили в ходе летных испытаний, после чего ему на смену пришел один из самолетов Hs-129B-0. Установка более тяжелых двигателей потребовала внесения изменений в конструкцию крыла с целью сохранения в допустимых пределах центровки самолета. Для этого пришлось отказаться от изломов передней и задней кромок крыла, перенести в заднюю часть фюзеляжа из носовой часть оборудования.

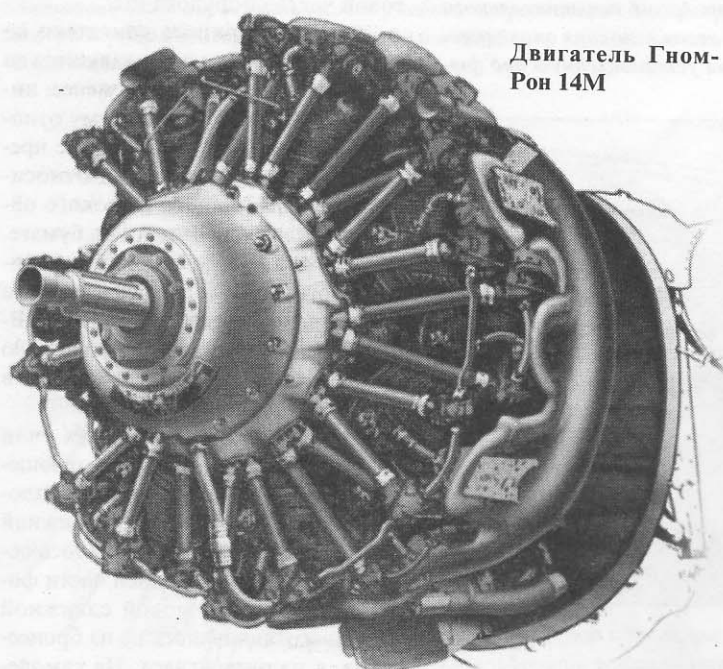
Более мощные двигатели во многом оправдали возлагавшиеся на них обязательства, тем не менее, пилоты из Рехлина по-прежнему относились к самолету Николауса с предубеждением - пожелания относительно тесной кабины и плохого обзора из нее так и остались на бумаге.

Несмотря на высокий приоритет программы ударного самолета поля боя, первый серийный Hs-129B-1 (W.Nr. 0151) покинул сборочную линию завода в Шёнефельде лишь в декабре 1941 г.

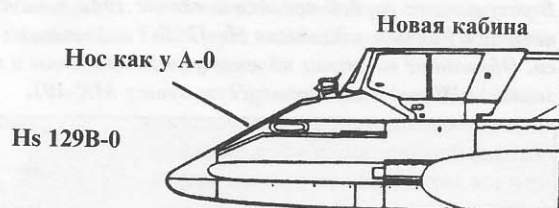
На серийных машинах учли часть замечаний летчиков в отношении плохого обзора: увеличили площадь бокового остекления сдвижной части фонаря кабины, появилось остекление в верхней задней части фонаря. Остекление новой сдвижной части изготавливалось не из бронестекла, а из плексигласа. На самолетах Hs-129B-1 позднего выпуска ввели сдвижные по полету форточки в боковом остеклении. Изменилась форма носовой части фюзеляжа, которую теперь образовывали поверхности двойной, а не одинарной как на Hs-129B, кривизны. Новый нос улучшил обзор вниз-вперед.

Первый Hs-129B-1 появился в декабре 1941 г., три самолета данной

Хеншель Hs-129B-1 закладывает левый разворот перед выходом на посадочную глиссаду. Самолеты модели «В» имели прямые переднюю и заднюю кромки крыла, на «Антоних» ближе к концам плоскостей кромки имели изломы. Самолеты держав Оси, действовавшие на Восточном фронте имели ярко-желтый (RLM27, FS33637) носы фюзеляжей и кольца-полосы вокруг хвостовой части фюзеляжа того же цвета.



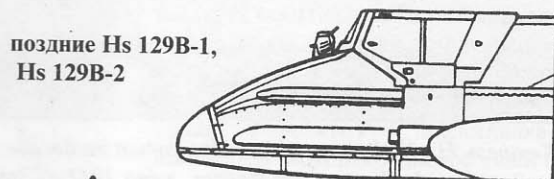
Двигатель Гном-Рон 14М



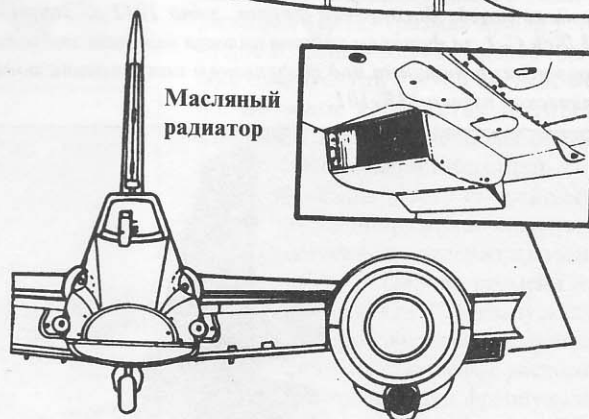
Hs 129B-0



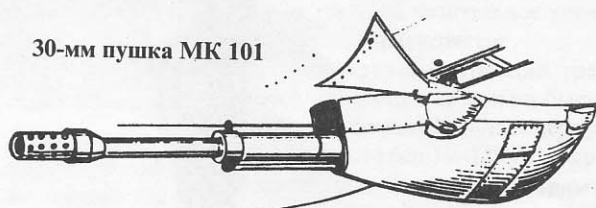
Hs 129B-1 ранний



поздние Hs 129B-1, Hs 129B-2



30-мм пушка МК 101

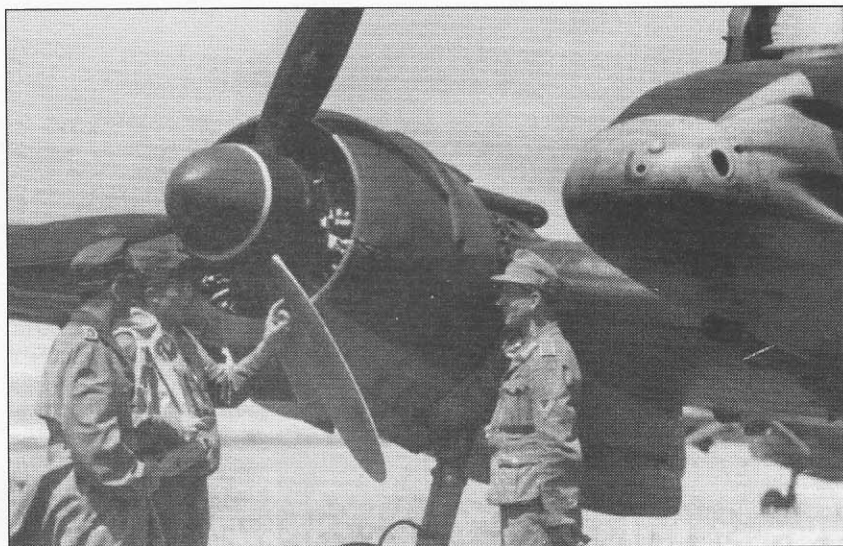


модификации изготовили в январе 1942 г., еще три - в феврале и шесть - в марте; в апреле сборочную линию завода в Шёнефельде покинуло не менее 31 штурмовика. Темп производства сдерживала неритмичная поставка комплектующих от субподрядчиков. Вплоть до октября 1942 г. средний темп выпуска не превышал 20 самолетов в месяц, пик выпуска пришелся на апрель (31-33 самолета Hs-129B-1).

Для усиления стандартного вооружения самолетов Hs-129B были разработаны комплекты полевой модернизации (Rustsatz). Порой несколько комплектов Rustsatz устанавливались на один самолет одновременно, после чего его максимальная масса превышала допустимую.

Комплект Rustsatz R-1 представлял собой оборудование ETC-50, позволявшее подвешивать по две 50-кг бомбы SC-50 под каждую плоскость крыла или же по одному контейнеру AB-24 (в каждом контейнере - по 24 2,2-кг осколочные бомбы SD).

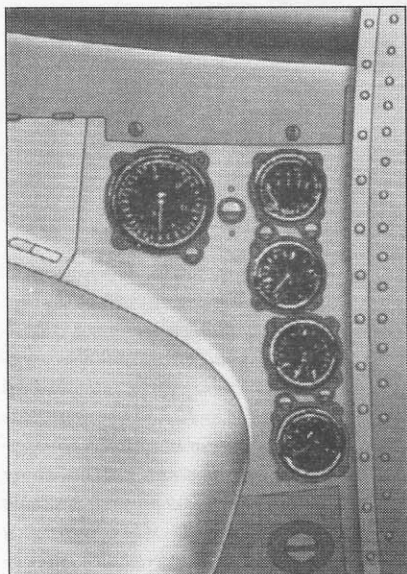
В некоторых руководствах по Hs-129B узлы подвески бомб ETC-50 указаны в качестве штатного оборудования самолета, что, кстати, подтверждается многочисленными фотографиями. Со временем количество комплектов Rustsatz



Курсант изучает правый двигатель Гном-Рон 14М самолета Hs-129B. Трехлопастные воздушные винты двигателей Хеншеля вращались в противоположные стороны (по направлению к продольной оси самолета) для компенсации гироскопического момента. Кончик кока воздушного винта окрашен в красный цвет, узкая белая полоса отделяет красную окраску передней части кока от черной задней части. Лопастей винта покрашены в черно-зеленый цвет (RLM70, FS34050), логотип фирмы Ратье, нанесенный на каждую лопасть, - белого цвета. Тесная кабина не позволяла разместить в ней все необходимые приборы, поэтому некоторые из них установить на внутренней поверхности мотогондолы ниже выхлопного патрубка.

стало очень большим, а их обозначения, равно как и обозначения оснащенных этими комплектами самолетов, - крайне запутанными.

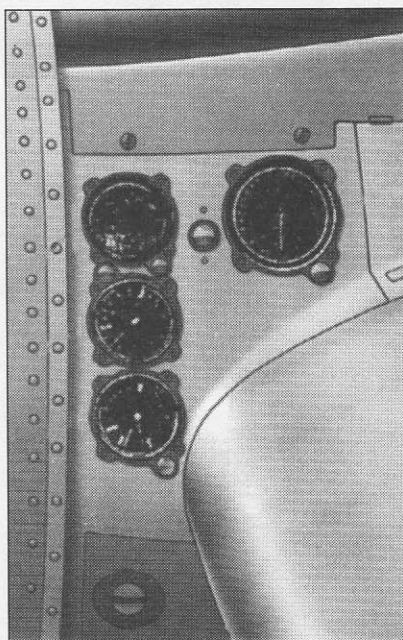
Комплект R-2 предназначался для борьбы с танками, он представлял собой подвешиваемую под фюзеляж гондолу с 30-м пушкой МК-101 и боекомплект к ней из 30 снарядов. Допускалась одновременная подвеска на самолет комплекта R-2 и двух 50-кг бомб или двух контейнеров АВ-24.



Приборы на левой мотогондоле. Крайний слева - указатель оборотов, остальные сверху вниз: указатели топлива, температуры масла, давления топлива, давления масла.

Комплект R-3 состоял из четырех пулеметов МГ-17 калибра 7,92 мм, смонтированных на единой конструкции, которая, также как и комплект R-2, монтировалась под фюзеляжем. Боекомплект состоял из 500 патронов на ствол.

Комплект R-4 представлял собой четыре бомбодержателя ЕТС-50, монтируемых в нижней передней части фюзеляжа. К комплекту прилагался переходник для подвески одной



Приборы на правой мотогондоле аналогичны.

250-кг бомбы или сбрасываемого топливного бака емкостью 300 литров. Известны фотографии Hs-129B с внешним баком, сделанные только в заводских условиях. Скорее всего, на фронте внешние топливные баки на Хеншелях никогда не использовались, или применялись исключительно при перегонке машин. В то же время существует довольно большое количество фронтовых снимков, на которых запечатлены Hs-129B с подвешенной 250-кг бомбой, однако чаще использовались ЕТС-50 в «чистом» виде - для подвески четырех бомб SC-50 или четырех контейнеров АВ-24.

Для выполнения задач тактической фоторазведки предназначался комплект R-5, в его состав входил установленный в фюзеляже объективом вниз фотоаппарат Rb-20/30 или Rb-50/30. Установка данного комплекта уменьшала боекомплект к штатному бортовому стрелковому вооружению.

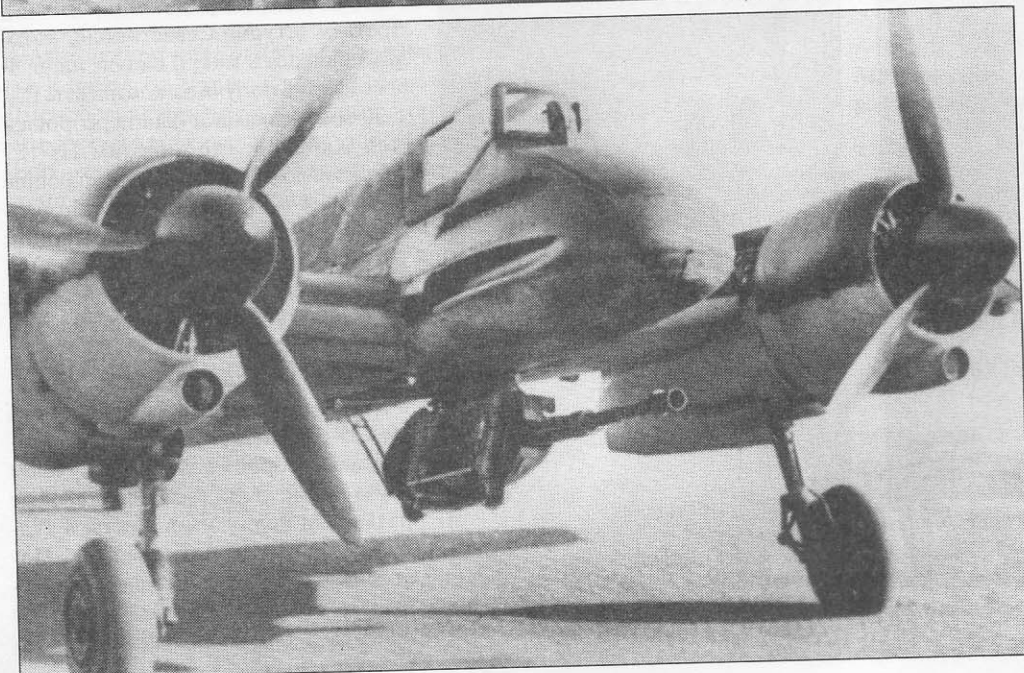
В январе 1942 г. было сформировано первое подразделение ударных самолетов поля боя - I. Gruppe/ Schlachtgeschwader-1, на вооружении которого состояли самолеты Hs-123 и Bf.109E. На вооружение 4-го штафеля этой группы, который базировался на аэродроме Липпштадт в северо-западной Германии поступили предсерийные Hs-129B-0 и первые серийные Hs-129B-1. Самолеты Николауса передали летчикам в середине апреля, а 10 мая 1942 г. штафель прибыл на Восточный фронт. Штаб и две группы Schlachtgeschwader-1 находились в подчинении командования 4-го воздушного флота, действовавшего на южном участке советско-германского фронта. Летчики новой эскадры принимали участие в третьем штурме Севастополя, который начался 8 мая. В начале июня 4-й штафель получили комплекты R-2 с 30-мм пушками и был переброшен под Харьков, где пилотам Hs-129 предстояло остановить наступающие советские танки. В боях под Харьковом новые штурмовики сыграли весьма заметную роль: к середине июня летчики штафеля записали на свой счет 23 танка, а их действия порой вызвали панику личного состава подразделений Красной Армии. Успешный боевой дебют самолета Hs-129 омрачали проблемы с надежностью моторов Гном-Рон. В лучшем случае - двигатели «всего-навсего» не развивали полную мощность, в худшем - неожиданно загорались. Постоянно ощущалась нехватка запасных частей к Гном-Ронам, к тому же двигатели оказались крайне чувстви-



Хеншель Hs-129B сфотографирован на заснеженном зимнем аэродроме где-то в Советском Союзе. В передней части фюзеляжа установлены две 20-мм автоматические пушки MG-151/20, ниже них - пулеметы MG-17 калибра 7,92-мм. Под фюзеляжем может быть подвешена 30-мм пушка МК-101.

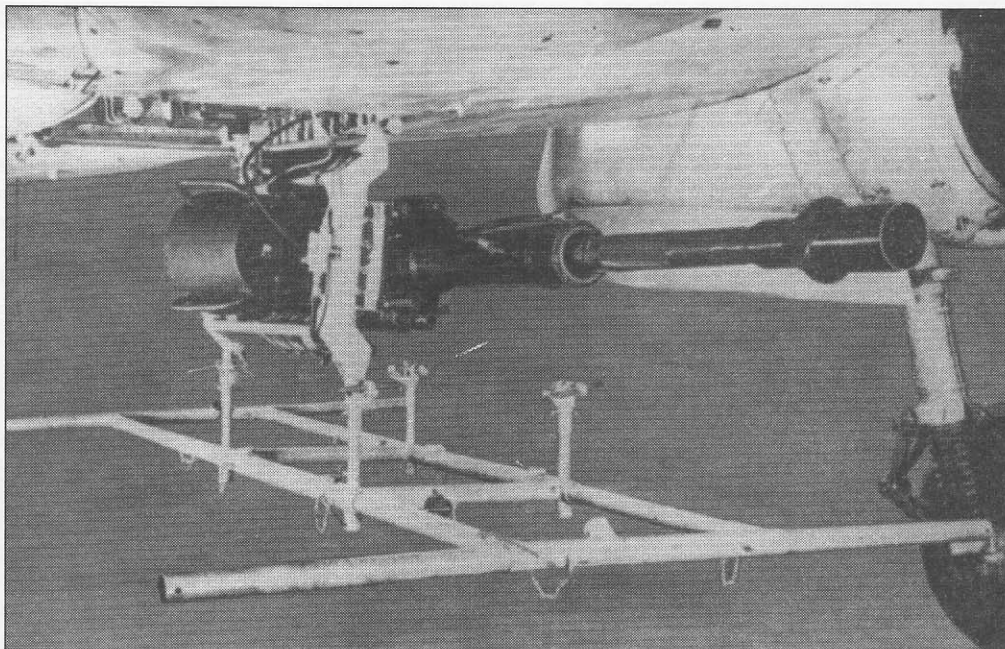


Механики люфтваффе заняты ремонтом левого двигателя Гном-Рон 14М штурмовика Hs-129B, Восточный фронт, начало 1944 г. Обратите внимание на длинный выхлопной патрубок двигателя. С трехлопастного воздушного винта Ратье снят кок. Под плоскостью подвешена 50-кг бомба SC-50, другие бомбы, видимо, не успели подвесить - они валяются в снегу под самолетом.

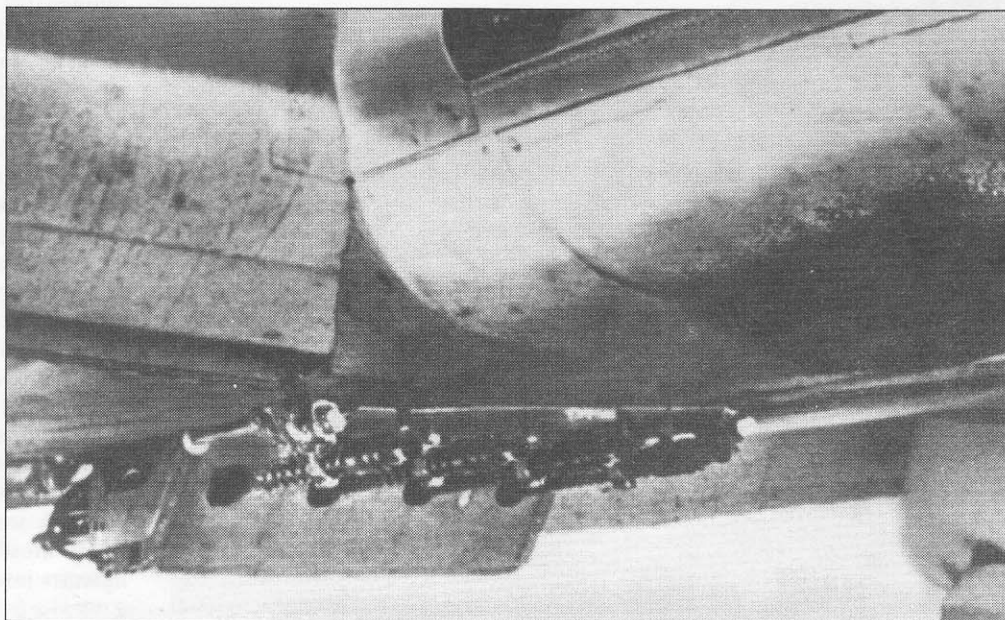


Хеншель Hs-129B-1 раннего выпуска с подвешенной под фюзеляжем 30-мм пушкой МК-101. Для обслуживания вооружения гондола с пушкой могла на петлях откидываться влево. Оружейники пока не успели установить в гондолу стандартный магазин на 30 бронебойных снарядов.

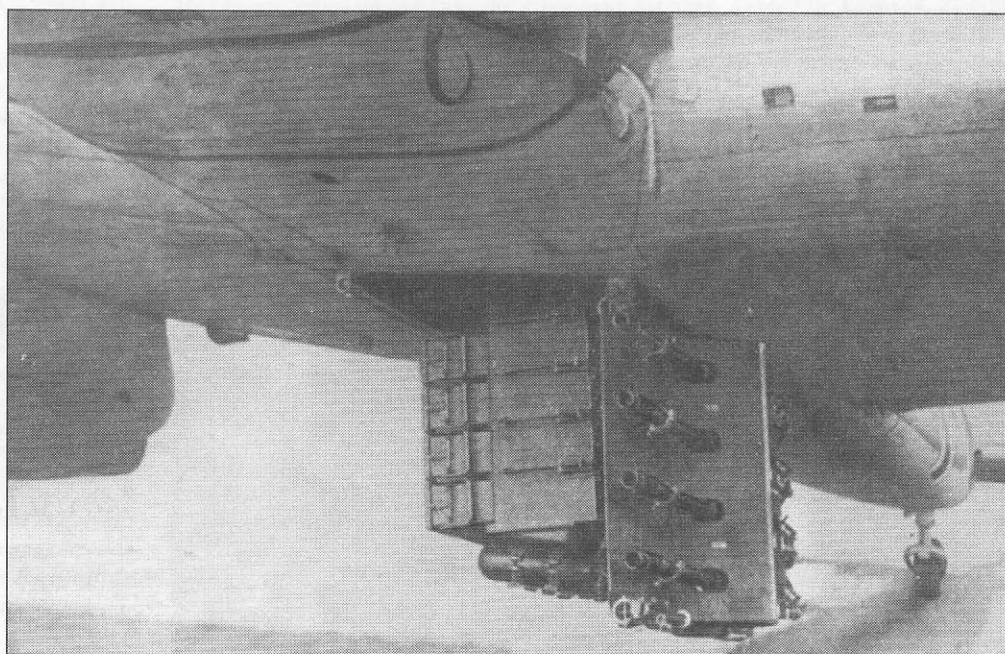
Круглый магазин на 30 снарядов устанавливался в казенной части пушки МК-101. Обтекатель пушечной гондолы снят для упрощения технического обслуживания, пушка откинута вниз влево. Обратите внимание на трубчатую раму, которая обеспечивала пушке в откинутом положении дополнительную опору.



Одним из фронтальных конверсионных наборов» (Rustsätze) для Hs-129B состоял из четырех пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм, пулеметы устанавливались под фюзеляжем. Боекомплект составлял по 250 патронов на ствол.



Конверсионный набор R3 из четырех пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм в откинутом для обслуживания положении. Обратите внимание на коробки с пулеметными лентами. Цилиндр (на снимке - ниже магазинов с патронами) является баллоном со сжатым воздухом, предназначенным для перезарядки пулеметов.





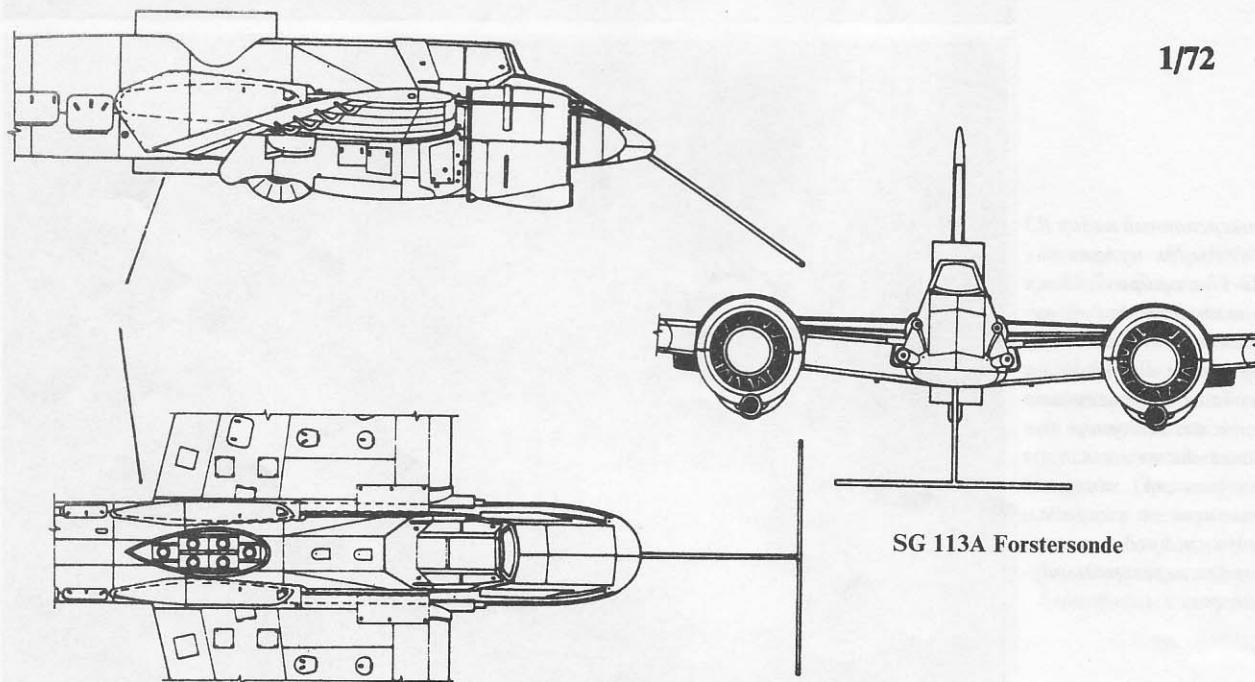
Снимок средней части того же самого, вооруженного SG-113A «Forstersonde», Хенделя HS-129B-0 (W.Nr. 0016). Обратите внимание на заводской номер, написанный на фюзеляже. Идея применения мортир достаточно проста - по команде, вырабатываемой магнитомером производится выстрел из направленной вертикально мортiry в момент пролета самолета над танком. Испытания выявили полную непригодность системы к боевому применению из-за неспособности датчиков обнаруживать цели.

Первый HS-129B-0 (W.Nr. 0016) использовался для испытаний безоткатной противотанковой мортiry SG-113A «Forstersonde» (SG-Sondergerät, специальное устройство). В носовой части фюзеляжа установлена T-образная антенна детектора магнитных аномалий, предполагалось, что с помощью магнитомера будет возможно обнаруживать крупные металлические объекты типа танков. Шесть 77-мм мортир смонтированы вертикально в средней части фюзеляжа.

тельные к засорению посторонними частицами, которых в украинских степях оказалось более чем достаточно. Понятно, что механики люфтваффе не питали нежных чувств к французским моторам, а разработка новых фильтров к Гном-Ронам растянулась на целых пять месяцев.

Летчики 4.Sch.G-1 не являлись пионерами в использовании 30-мм пушек для борьбы с танками противника, но они разработали новую тактику борьбы с танками. Пилоты навскидку выпускали весь боекомплект по одной цели, в результате с высокой вероятностью танк выводился из строя. Недостаток такого метода был один - в одном вылете поражалась только одна цель. В полевых условиях выяснилось, что авиационные оружейники не готовы обслуживать 30-мм пушки, процент отказавших орудий постоянно возрастал, соответственно росло и количество самолетов, на которых комплекты R-3 меняли на бомбодержатели ЕТС-50.

Летом 1942 г. каждой истребительной эскадре, действовавшей на Восточном фронте, планировалось придать по одному противотанково-



1/72

SG 113A Forstersonde



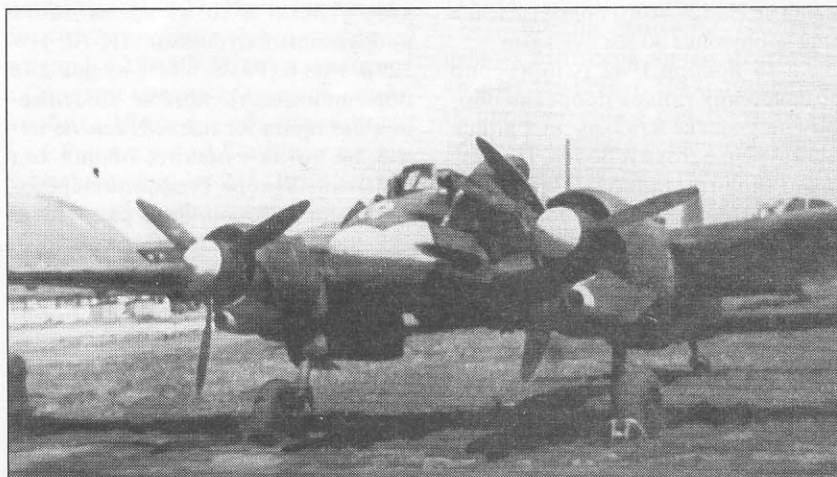
Летчики люфтваффе осматривают один из первых самолетов Hs-128B-1 (W.Nr. 0175), прибывших на Восточный фронт. Обратите внимание на треугольник (черный с белой каймой), нанесенный в хвостовой части фюзеляжа - так маркировались самолеты непосредственной поддержки сухопутных войск. Данная машина принадлежала Stab II./Sch.G.1. Кок винта окрашен в черный и белый цвета, так красились коки воздушных винтов на самолетах, приписанных к штабам групп. Еще до отправки на Восточный фронт самолет W.Nr. 0175 совершил 23 августа 1942 г. вынужденную посадку из-за отказа двигателя на аэродроме Липпштадт в Германии.

му штаффелю, вооруженному штурмовиками Hs-129B-1. Первым и последним таким штаффелем стал Panzerjäger Staffel/JG-51 «Molders», сформированный 1 августа 1942 г. Первым командиром данного подразделения стал оберлейтенант Эггерс. Дальнейшие планы изменения структуры истребительных эскадр были аннулированы.

В отличие от пилотов 4./Sch.G-1, личный состав Panzerjäger Staffel/JG-51 «Molders» получил основательную подготовку с упором на борьбу с бронетехникой. Штаффель действовал на Московском направлении, где летчики Хеншелей с 11 августа по 16 сентября в 73 боевых вылетах уничтожили 29 танков противника. в середине сентября штаффель отвели с фронта на отдых.

Осенью 1942 г. в составе II Gruppe/Schlachtgeschwader-1 был сформирован противотанковый

Хеншель Hs-129B-1 желтая «L» (W.Nr. 0155) из 6./Sch.G.1, Восточный фронт, май 1942 г. Эмблема штаффеля нанесена на фюзеляж непосредственно за фонарем кабины пилота. Под левой плоскостью крыла на траве лежат готовые к подвеске на самолет 50-кг бомбы. Штурмовик Hs-129B-1 W.Nr. 0155 был сбит огнем советской зенитной артиллерии в районе Волчанска 24 июня 1942 г. На фюзеляже установлена характерная для Hs-129B моделей «B-0» и «B-1» мачта для крепления натяжной радиоантенны.



Механики готовят штурмовик к боевому вылету, аэродром Харьков, ранняя осень 1942 г. Изображение штурмового знака пехоты, нанесенное на фюзеляж машины перед козырьком фонаря кабины, символизирует тесную кооперацию подразделений штурмовой авиации и наземных войск. Самолеты Hs-129B из II./Sch.G.1 действовали в Восточной Украине летом и осенью 1942 г.





Церемонию награждения отличившихся летчиков проводит командир II./Sch.G.1 оберлейтенант Бруно Мейер. Действо происходит под сенью Hs-129B-1, осень 1942 г. Группа поддерживала немецкие сухопутные войска, наступавшие на Сталинград.

стаффель, которые немедленно бросили в бой с началом наступления Красной Армии под Сталинградом. Очень немногие Hs-129 этого подразделения были вооружены 30-мм пушками.

16 ноября 1942 г. примерно 250 советских танков прорвали оборону на участке итальянских войск в междуречье Дона и Волги. Попытки остановить танковую лавину с помощью пикирующих бомбарди-

ровщиков Ju-87 и истребителей-бомбардировщиков Bf.109 из II./Sch.G-1 не имели абсолютно никакого успеха. В то же время шесть вооруженных пушками MK-101 Hs-129B-1 из 8.(Pz)/Sch.G-1 за два дня поразили десять танков. Достижения летчиков Хеншелей, тем не менее, не могли изменить общий ход событий. Вскоре стаффель перебазировали в Ворошиловград. Поте-

ри в самолетах от зенитного огня оказались значительными.

На усиление 8.(Pz)/Sch.G-1 из-под Москвы перебросили Panzerjager Staffell/JG-51 «Molders». Прибытие опытных товарищей укрепило упавший моральный дух пилотов 8-го стаффеля. В ходе совместных боевых операций личный состав двух стаффелей с 1 по 16 января 1943 г. уничтожил 13 советских танков. Затем 8.(Pz)/Sch.G-1 отвели на перевооружение, и в дальнейшем эти стаффели действовали по отдельности.

В ходе боев под Харьков и Воронежем летчики 8.(Pz)/Sch.G-1 записали на свой счет еще 23 танка, прежде, чем 27 января 1943 г. стаффель перевели в район Курска. На 27 января в подразделении оставалось только шесть боеспособных самолетов.

Еще один противотанковый стаффель, 4./Sch.G-2, был сформирован 30 сентября 1942 г. на аэродроме Деблин-Ирена, на вооружении стаффеля поступили 13 Хеншелей-129.

Северная Африка

2 ноября 4./Sch.G-2 покинул «место рождения, и направился на северо-африканский театр военных действий. В ходе перелета подразделение потеряло треть самолетов, три - из-за отказов двигателей. 18 нояб-



Хеншель Hs-129B-2 позднего выпуска выруливает на старт, штурмовик на заднем плане, наоборот, заходит на посадку. На самолетах модификации «B-2» (исключая машины раннего выпуска) отсутствовала мачта натяжной проводочной радиоантенны, выхлопные патрубки двигателей выполнялись более короткими, была изменена форма обтекателей воздушных фильтров, установленных под мотогондолами. На этом Hs-129B-2 под фюзеляжем смонтирована 30-мм автоматическая пушка MK-103.



Гонка двигателей штурмовика Hs-129B-2 перед взлетом, Восточный фронт. Обычная для самолетов модели «В-1» ранних выпусков посадочная фара под левой плоскостью крыла на этой машине отсутствует, фары перестали устанавливать на Hs-129B-1 поздних выпусков. Установленная ближе к законцовке правой плоскости крыла трубка Пито монтировалась на самолетах Hs-129 всех модификаций.

ря штаффель прибыл на место, боееспособными оставались четыре из восьми машин.

Песок пустыни оказал на французские моторы куда более серьезное воздействие нежели украинские черноземы. Не помогли даже усовершенствованные воздушные фильтры. В первых трех боевых вылетах с аэродрома Старсет два Hs-129 разбились из-за отказов двигателей над территорией, контролируемой союзниками. Остатки штаффеля отвели с передового аэродрома в Триполи для ремонта. На Хеншели установили еще более совершенные фильтры, но на надежности силовых установок это никак не отразилось. Последний пригодный к полетам Hs-129 был потерян, скорее всего, 23 января 1943 г., когда британские войска вошли в Триполи. Личный состав штаффеля эвакуировали в Бари, Южная Италия. Здесь подразделение перестроили, после чего направили на Восточный фронт.

Помимо 4./Sch.G-2 командование люфтваффе для операций в

Северной Африке готовило и другие подразделения, вооруженные штурмовиками Hs-129. Истребительно-бомбардировочные (Jabo) штаффели эскадр JG-27 и JG-53, действовавшие с Сицилии против Мальты, в конце ноября 1942 г. объединили в 8. (Panzerg) / Schhwerer Schlachtgeschwader-2 (8.(Pz)/S.Sch.G-2). Вновь сформированное подразделение в начале декабря 1942 г. перебросили в Тунис, а в начале января 1943 г. штаффель приступил к боевой работе с авиабазы Эль-Ауина. В начале на вооружении 8.(Pz)/S.Sch.G-2 имелось семь Hs-129, затем их стало десять, а в феврале 1943 г. - 16. Однако из-за постоянных отказов моторов, количество боеготовых самолетов всегда оставалось на очень низком уровне. В целом, пилоты 8.(Pz)/S.Sch.G-2 действовали в Северной Африке куда успешнее своих предшественников из 4./Sch.G-2.

В мае 1943 г. самолеты 8.(Pz)/S.Sch.G-2 перелетели из Северной Африки на Сардинию, где в течение непродолжительного времени штаффель подчинялся Fliegerfuhrer

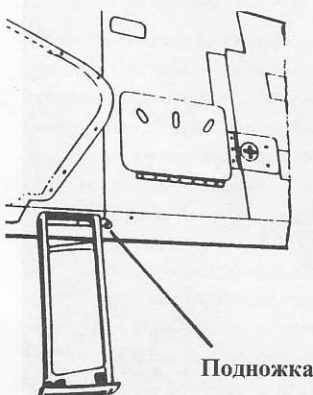
Sardinien. В начале июля подразделение появилось под Курском, куда стягивались все вооруженные Hs-129 штаффели.

Hs-129B-2

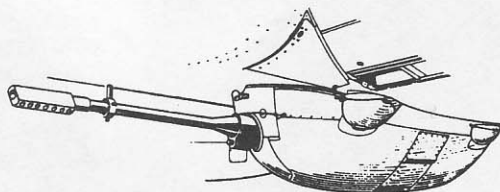
В мае 1942 г. на сборочной линии завода в Шёнефельде самолеты модификации «В-1» сменили Hs-129B-2. С декабря 1941 г. по май 1942 г. завод построил 50 Hs-129B-1 (W.Nr. 0151-0200). Переход на новую модель не вызвал серьезной перестройки производства, так как самолеты варианта «В-2» отличались от предшественников только 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 от расширения горючего в условиях жары. Топливная система подвергалась доработкам и в ходе серийного выпуска Hs-129B-2.

Внешне самолеты Hs-129B-2 первых выпусков ничем не отличались от Hs-129B-1. По ходу серийного производства в конструкцию Hs-129B-2 вносились изменения, учитывавшие пожелания летчиков-фронтовиков. Начиная с самолета W.Nr. 0301 изменилась форма носовой части фюзеляжа. Самолет W.Nr. 0331 и машины более позднего выпуска оборудовались бензиновыми обогревателями кабины летчика, обогреватель располагался в носовой части фюзеляжа. Бросающимся в глаза внешним отличием самолетов, оборудованных печками, стала большая дыра воздухозаборника в носовой части фюзеляжа. Из-за установки обогревателя в сторону правого борта был смещен фотокинопулемет Rb-24.

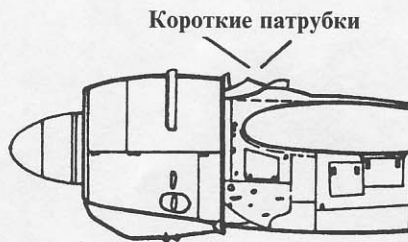
Начиная с самолета W.Nr. 0351 некоторые Хеншели Hs-129 стали оснащаться оборудованием для буксировки десантных планеров DFS-230. Оборудование монтировалось в хвостовой части фюзеляжа.



Подножка

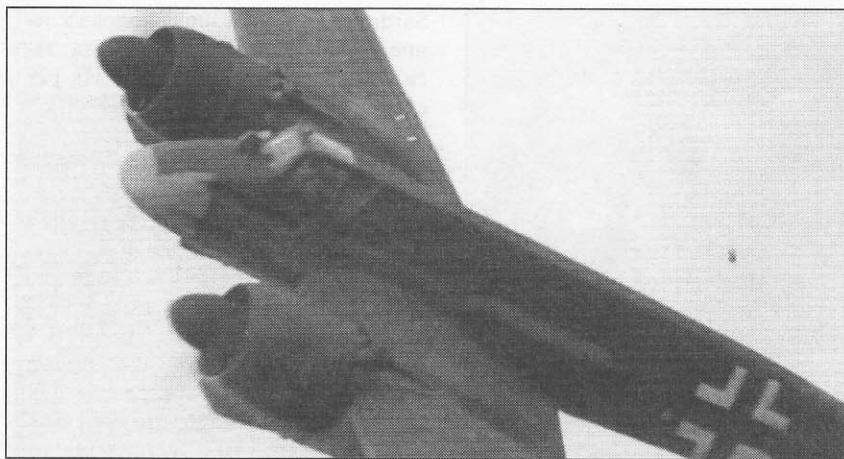


30-мм пушка МК 103



Короткие патрубки

Hs 129B-2



Хеншель Hs-129B-2 заложил крутой вираж на малой высоте над аэродромом базирования, Восточный фронт. На самолетах модели «В-2» стали устанавливать короткие выхлопные патрубки, снижавшие вероятность перегрева двигателей. На этом самолете - крыло с прямыми передней и задней кромками, которые ввели в целях снижения трудоемкости производства.



Летчик проверяет работу двигателей своего Hs-129B-2 перед очередным боевым вылетом, Восточный фронт. Нос фюзеляжа штурмовика окрашен желтой краской (RLM27, FS33637), перед козырьком фонаря кабины нанесена черная антибликовая полоса. Обратите внимание на рамочную антенну радиоконписа, установленную на фюзеляже за кабиной летчика.

Не удалось установить, начиная с какого самолета вместо длинных выхлопных патрубков двигателей стали монтироваться короткие. В ходе серийного производства изменилось крепление к фюзеляжу натяжной проволоочной радиоантенны - вместо мачты, конец антенны стал крепиться к небольшому изолятору, смонтированному в верхней части фюзеляжа. Часть машин была укомплектована радиополукомпасами, имевшими характерные круглые рамочные антенны. Зеркало заднего обзора на переплете фонаря кабины первоначально устанавливалось только на машинах, оснащенных бук-

Собственные имя давались штурмовикам Hs-129 крайне редко. На снимке - самолет с таким именем: «Mulle». Название машины написано белой краской на фоне желтого носа фюзеляжа. Обратите внимание на смонтированный перед козырьком кабины пилота прицел Реву СС12, в тесной кабине место для установки прицела не осталось. На некоторых штурмовиках (в том числе и на этом) на козырьке кабины монтировали зеркало заднего обзора.



сировочным оборудованием, однако позже его стали монтировать почти на всех штурмовиках, в том числе силами техников и на машинах ранних выпусков. Посадочная фара под левой плоскостью крыла имела только на самолетах ранних выпусков.

Первоначально воздухозаборник карбюратора, расположенный под двигателем был круглой формы, в ходе серийного производства его заменили воздухозаборником коробчатой формы с встроенным фильтром механических частиц.

Начиная с середины 1943 г. в люфтваффе ввели новую шестизначную систему заводской нумерации самолетов. За фирмой Хеншель были закреплены Werke Nummern серий 140000, 141000 и 162000, последняя серия - за Hs-129B-3.

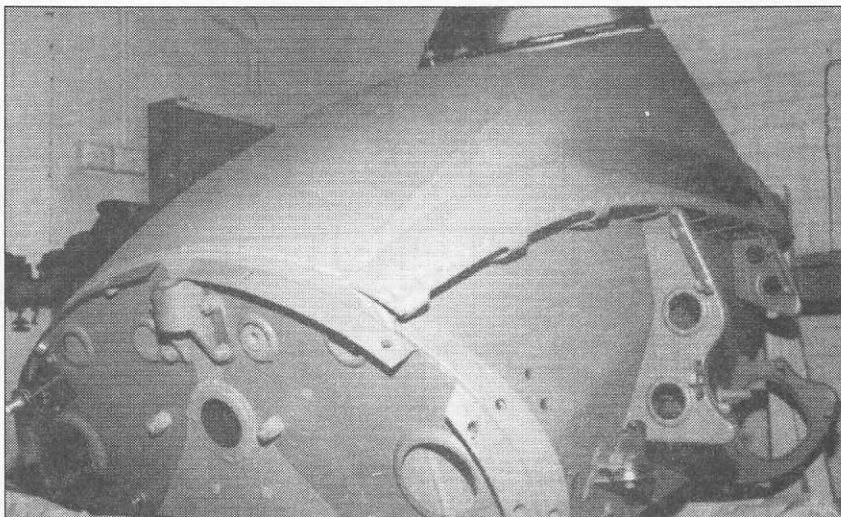
К варианту Hs-129B-2 подходили все варианты вооружений «полевой модернизации», разработанные для Hs-129B-1, однако самолеты чаще всего применялись в качестве истребителя танков, поэтому в наибольшей мере были востребованы подвесные 30-мм пушки. В обозначениях самолетов, оснащенных комплектами Rustsatz, наблюдается известная путаница, тем не менее ниже приведены наиболее распространенные примеры:

Hs-129B-2/R1 - оснащен бомбодержателями под фюзеляжем и под обеими плоскостями крыла, максимальные варианты бомбовой нагрузки: четыре контейнера АВ-24 под фюзеляжем и по одному контейнеру АВ-24 под каждой плоскостью крыла.

Hs-129B-2/R2 - вариант с подфюзеляжной установкой 30-мм автоматической пушки МК-101 (с лета 1943 г. МК-103) с боекомплектом в 100 снарядов. Пушка МК-103 представляла собой дальнейшее развитие орудия МК-101, МК-103 имела более высокую начальную скорость снаряда и более настильную траекторию.

Hs-129B-2/R3 - вариант, вооруженный пушкой ВК-3,7 с боекомплектом из 12 снарядов. Пушка ВК-3,7 представляла собой модифика-

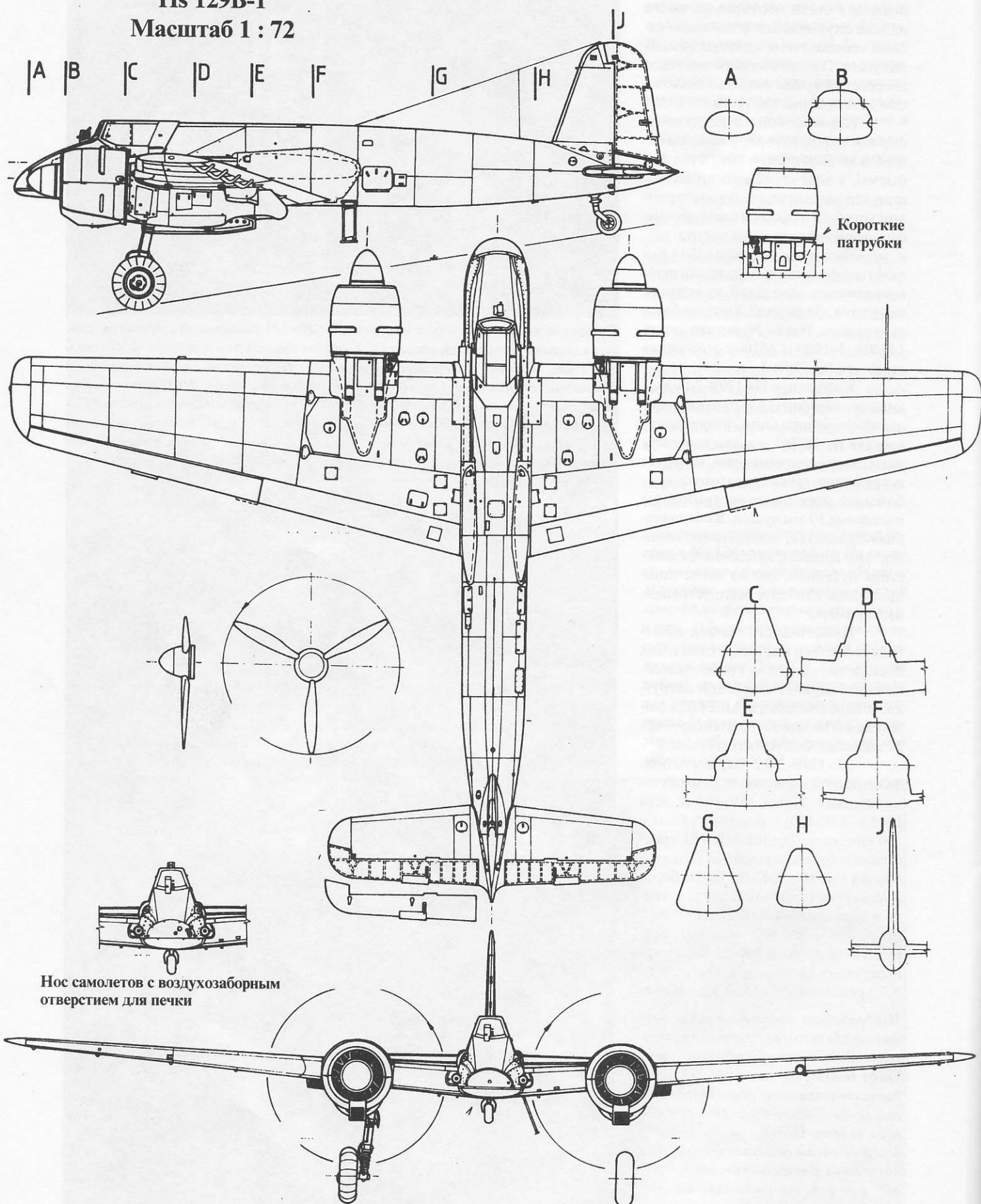
Изображения почетного знака вермахта «За иттыковую атаку» пользовались большой популярностью у летчиков Hs-129, на этом Hs-129 изображение знака нарисовано белой краской на фюзеляже перед стеклом фонаря кабины. Небольшое отверстие в передней части фюзеляжа сделано для объектива фотокинопулемета, большой - воздухозаборник системы отопления кабины. Обе «дыры» введены в конструкцию штурмовика начиная с самолета W.Nr.0331.

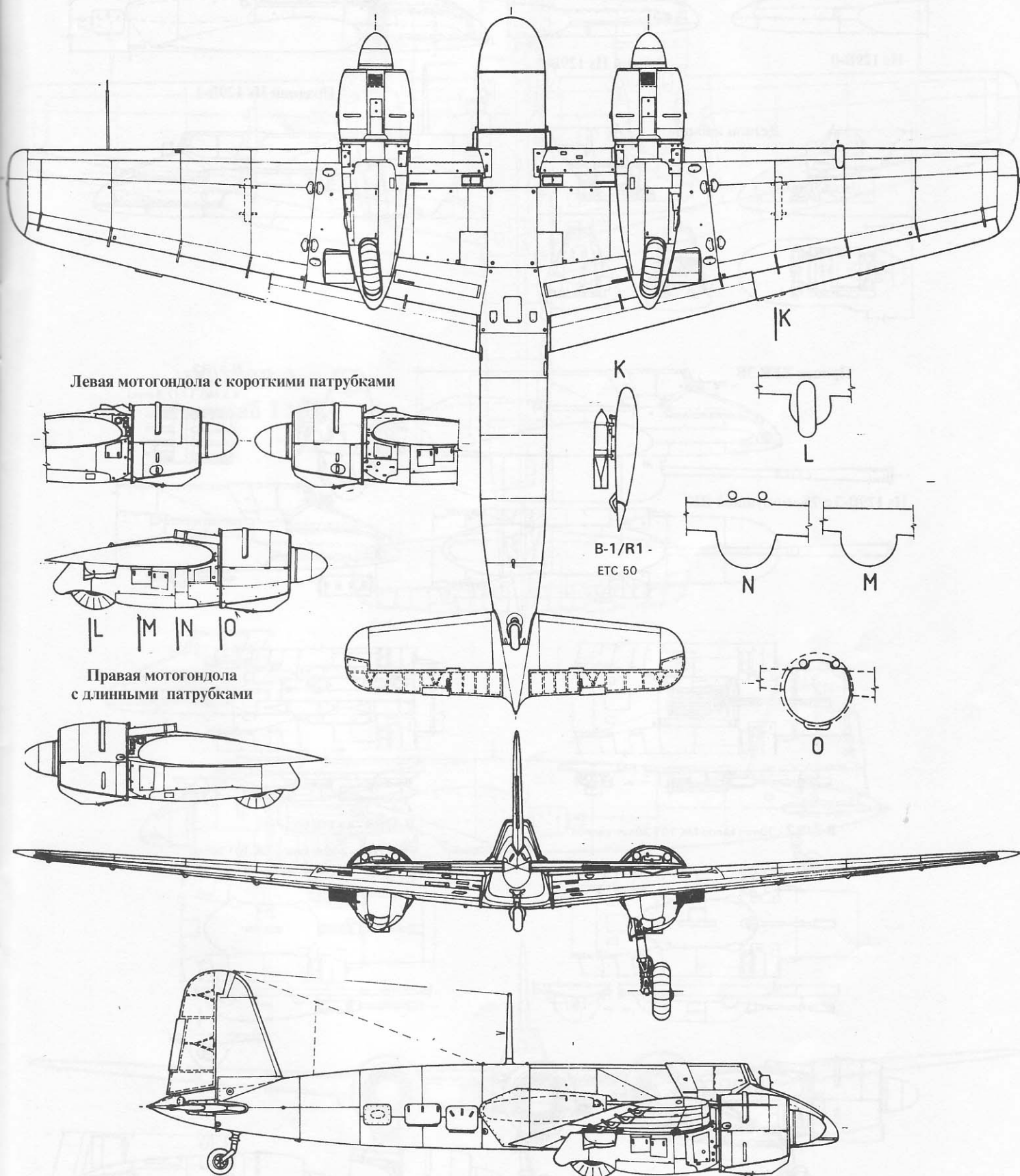


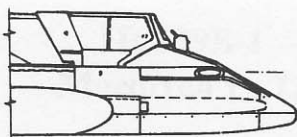
В носовой части фюзеляжа штурмовика Hs-129 размещалась бронекапсула, защищавшая летчика от обстрела. Толщина бронекорпуса варьировалась от 6 до 12 мм. Круглые отверстия в лобовой стенке бронекапсулы предназначены для подсоединения воздуховодов системы обогрева кабины. На снимке - бронекапсула штурмовика Hs-129B-2 W.Nr. 0385, захваченного американцами в Северной Африке в 1943 г. Самолет был испытан в США, после чего утилизирован. Бронекапсула каким-то образом уцелела и, в конечном итоге, попала к австралийскому частному коллекционеру Мартину Меднису.



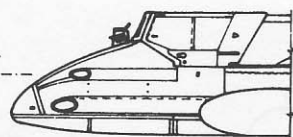
Hs 129B-1 Масштаб 1 : 72



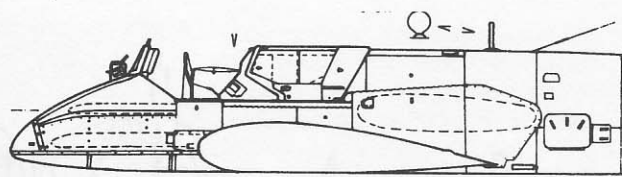




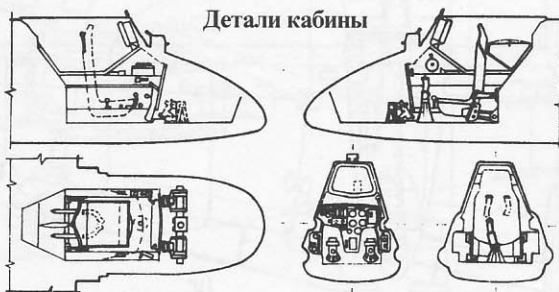
Hs 129B-0



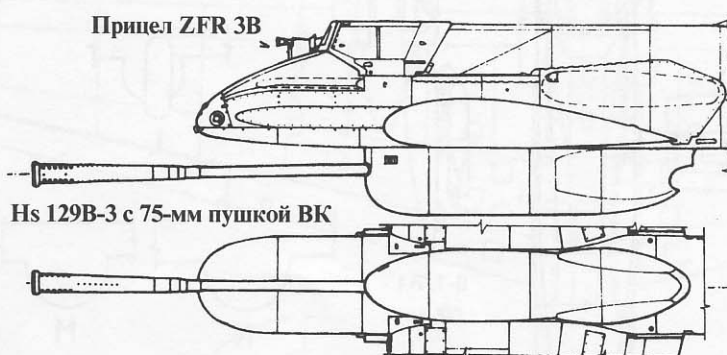
Ранний Hs 129B-1



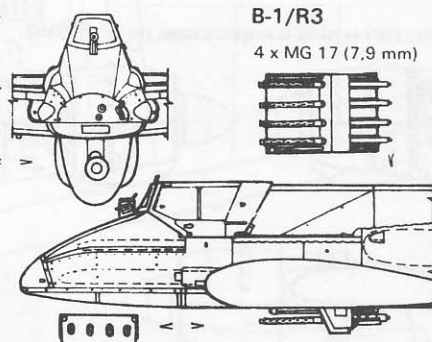
Поздний Hs 129B-1



Детали кабины

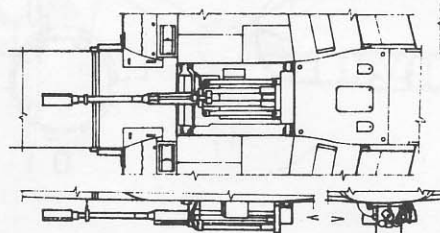


Hs 129B-3 с 75-мм пушкой BK

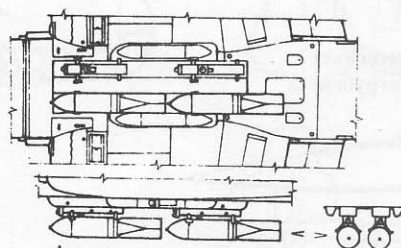


B-1/R3

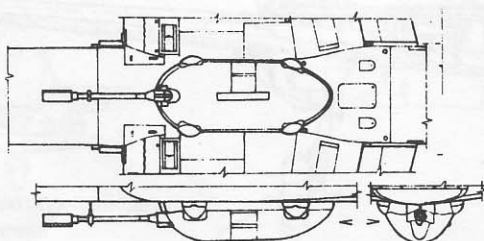
4 x MG 17 (7,9 mm)



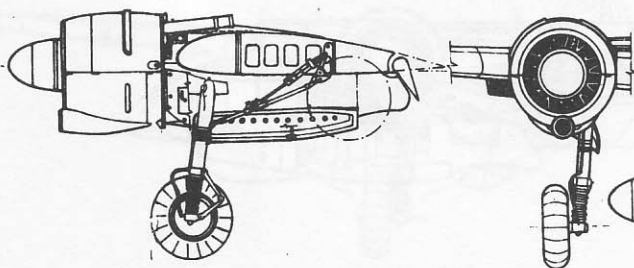
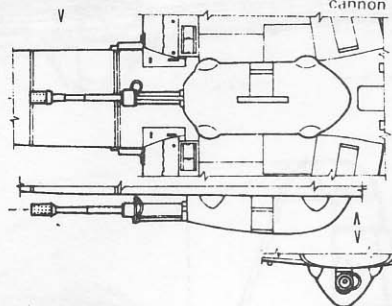
B-2/R2 - 30mm kanón MK 103 30mm cannon



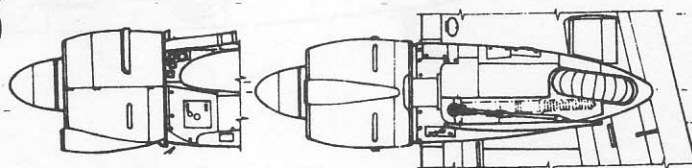
B-1/R4 - 4 x ETC 50

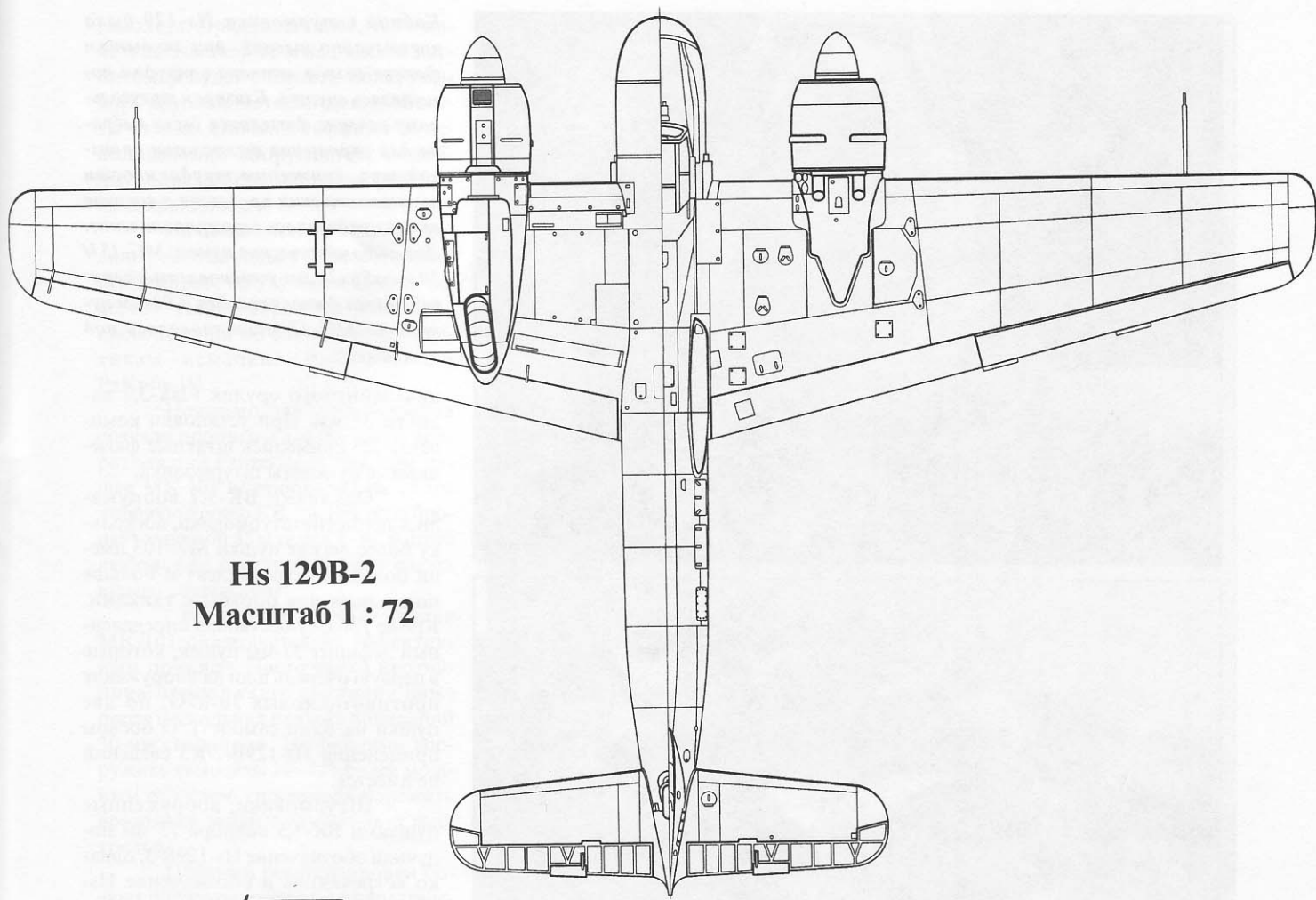


B-1/R2 - 30mm kanón MK 101 30mm cannon

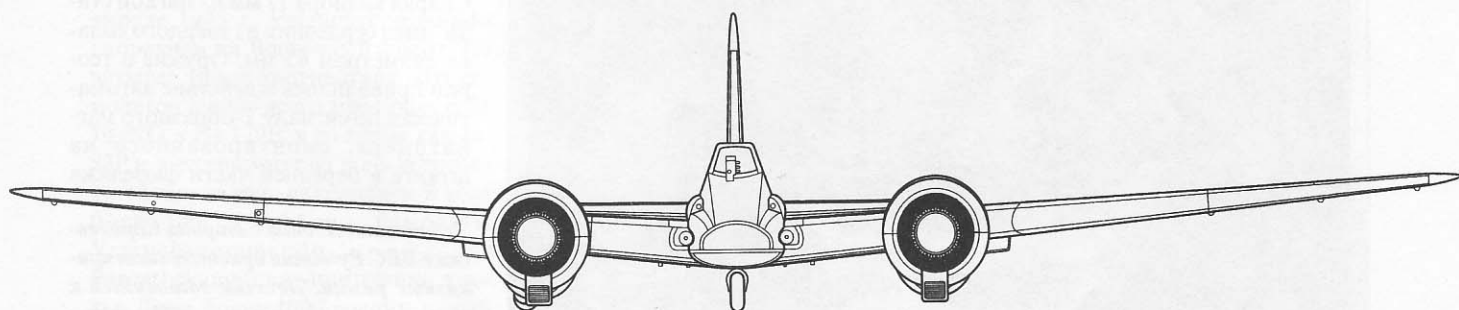
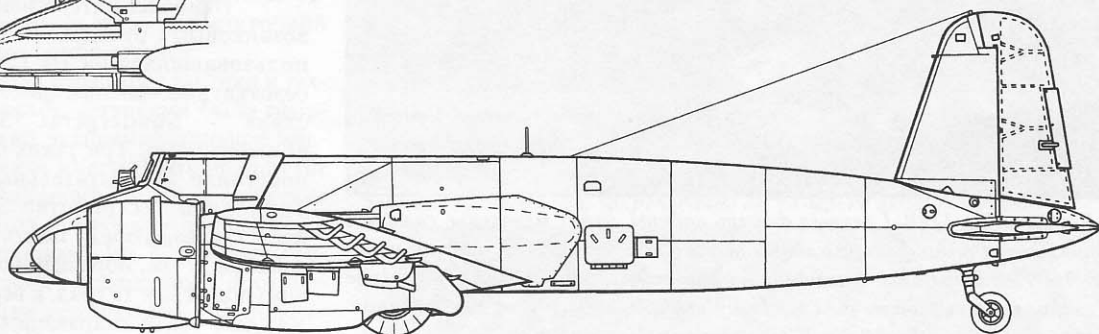
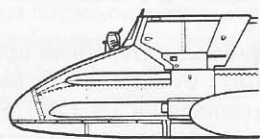


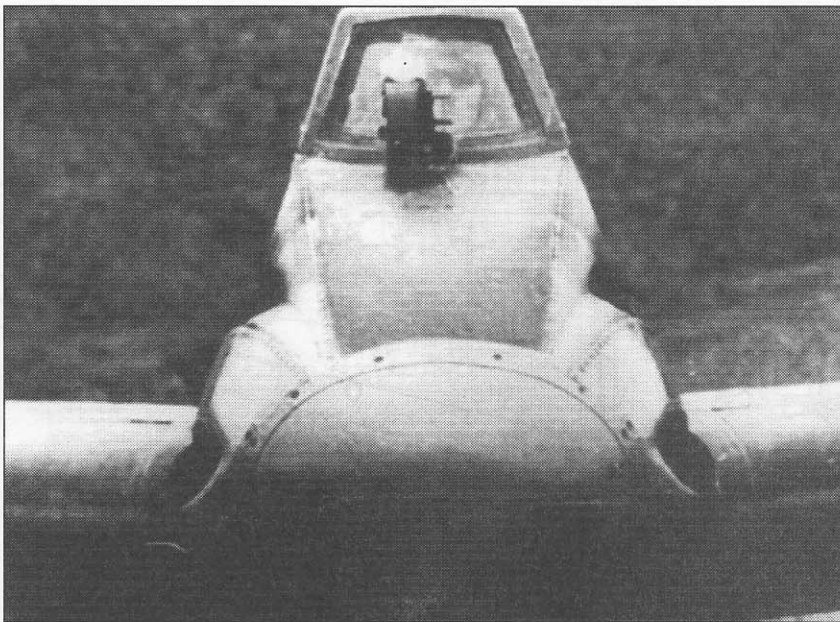
Вариант мотогондолы с круглым воздухозаборником B-0 и ранних B-1





Нс 129В-2
Масштаб 1 : 72





Кабина штурмовика Hs-129 была чрезвычайно тесной, при закрытом фонаре голова летчика с трудом помещалась внутри. Близкое к треугольному сечению фюзеляжа было выбрано для упрощения технологии производства, снижению трудоемкости технологических процессов в военное время придавалось огромное значение. Две автоматические пушки MG-151/20 калибра 20 мм установлены в верхней части фюзеляжа, два 7,92-мм пулемета MG-17 монтировались под пушками.



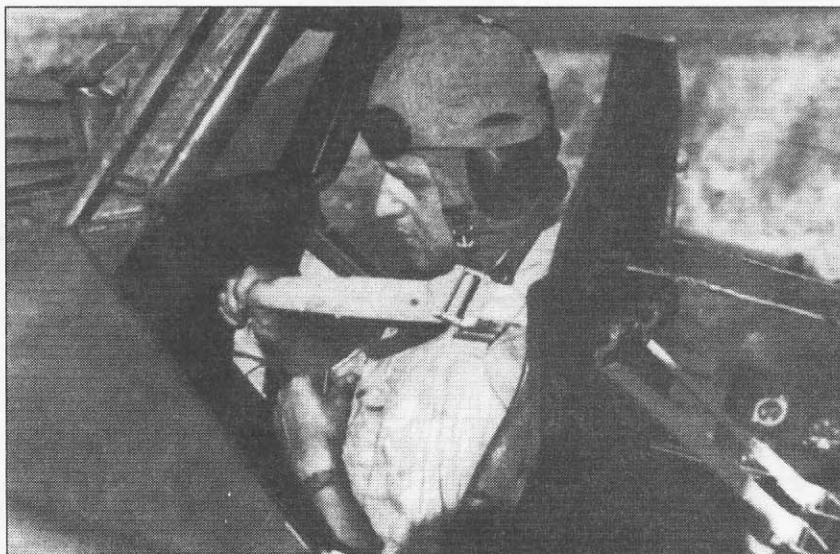
цию зенитного орудия Flak-3,7 калибра 37 мм. При установке комплекта R3 снимались штатные фюзеляжные пулеметы штурмовика.

Орудиями ВК-3,7 вооружались немногие штурмовики, поскольку более легкие пушки МК-103 имели больший боекомплект и больше подходили для борьбы с танками. Кроме того, существовал определенный дефицит 37-мм пушек, которые в первую очередь шли на вооружение противотанковых Ju-87G, по две пушки на один самолет). О боевом применении Hs-129B-2/R3 сведений не имеется.

Штурмовики, вооруженные пушками ВК-7,5 калибра 75 мм получили обозначение Hs-129B-3, однако встречалось и обозначение Hs-129B-2/R4.

Наиболее интересным противотанковым оружием, из числа использовавшихся на Hs-129B были безоткатные «специальные устройства» - Sondergerat SG-113A «Forstersonde». Три таких самолета поступили в испытательный центр Тарновитц. Устройство SG-113A представляло собой шесть стволов калибра 77 мм, обращенных дулами вниз под углом 15 град. к вертикали. Каждый ствол снаряжался сдвоенным зарядом, один из которых компенсировал отдачу при выстреле. Снаряд калибра 77 мм из мягкой стали имел сердечник из твердого сплава диаметром 45 мм. Оружие в теории приводилось в действие автоматически по сигналу Т-образного магнитомера, смонтированного на штанге в передней части фюзеляжа

Летчик Хеншеля Hs-129B-1 закрыл фонарь кабины, через мгновение самолет пойдет на взлет. Форма фонаря кабины оставалась неизменной на всех модификациях Hs-129. Обратите внимание на нанесенные на боковое остекление фонаря линии, которые облегчали летчику выдерживание угла пикирования. Линии нанесены под углами 10, 20 и 30 градусов к горизонту.



Лейтенант Леонид Сотрона Королевских ВВС Румынии пристегивает привязные ремни. Летчик готовится к вылету на боевое задание. Обратите внимание на металлический щиток с уголками, установленный перед козырьком фонаря кабины рядом с прицелом Ревы, которые помогли летчику удерживать самолет на пикировании в горизонте.

самолета. Предполагалось, что в полете на высоте 5-15 м над землей магнитомер будет способен обнаруживать крупные металлические объекты - танки. Никаких сведений об использовании вооруженных подобным образом самолетов на фронтах не сохранилось.

Начиная с осени 1942 г. постоянно росло не только количество русских танков, но улучшалось и их качество. Новые варианты KB и T-34 превосходили по своим характеристикам немецкие PzKpfw.III и PzKpfw.IV.

Новые модели русских танков создали проблемы для летчиков подразделений Panzerjager: снаряды пушек МК-101 не пробивали ни 75-мм лобовую броню KB, ни лобовую броню толщиной 45 мм танка Т-34. В штаб люфтваффе поступил рапорт следующего содержания:

- во многих случаях пушка МК-101 оказывается не эффективным оружием. Часто танки противника продолжают движение даже после нескольких прямых попаданий 30-мм снарядами. Необходимо вооружить самолеты Hs-129 более мощным оружием, способным поражать вражеские танки с одного-двух выстрелов.

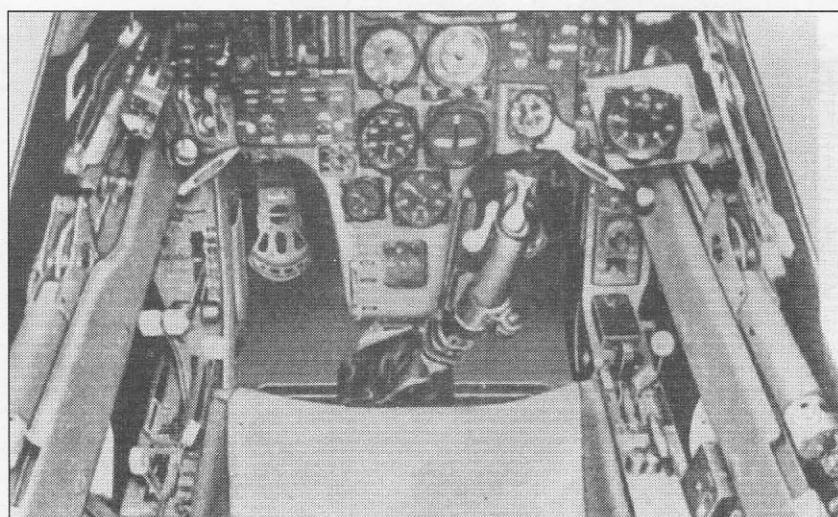
Попытки бомбардировки боевых порядков танковых подразделений бомбами крупного калибра успеха не имели из-за недостаточной точности бомбометания.

Для отработки тактики и техники борьбы с танками было сформировано экспериментальное подразделение «Versuchskommando für Panzerbekämpfung», на вооружение которого поступили оснащенные двумя пушками ВК-3,7 самолеты Ju-87G; Ju-88Р, оснащенный противотанковым орудием Рак-40 в подфюзеляжной гондole; Мессершмитт Bf.110 с одной 37-мм пушкой под фюзеляжем и несколько Hs-129В. В апреле 1943 г. Versuchskommando направили на Восточный фронт. Из четырех типов противотанковых самолетов лучше всего проявили себя Ju-87G и Hs-129В, в то время как Ju-88Р и мессершмитт на роль истребителей танков явно не годились. В ходе боев на Кубани самолеты Versuchskommando für Panzerbekämpfung уничтожили в устье Дона более 1000 единиц плавсредств.

Изначально тактику использования истребителей танков ограничивал приказ верховного командования люфтваффе атаковать бронетехнику противника только на марше к



Летчик штурмовика Hs-129В-2 подает сигнал наземному персоналу о своей готовности к взлету. Передняя часть бокового остекления фонаря кабины Hs-129 выполнялась сдвижной по направлению полета. Обратите внимание на зеркало заднего вида, закрепленное на козырьке фонаря кабины.

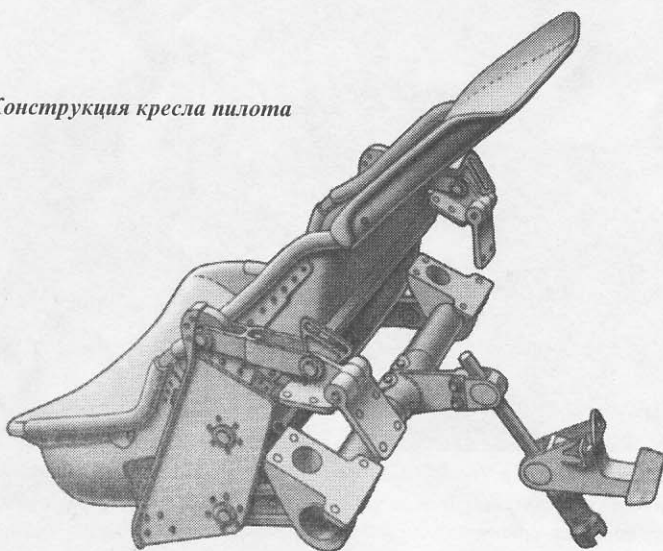


Кабины штурмовиков Hs-129В-2 поздних выпусков и Hs-129В-3 практически не отличались друг от друга. На приборной доске расположены основные пилотажно-навигационные приборы и индикаторы состояния оружия, приборы контроля двигателей смонтированы на внутренних сторонах мотогондол. Ручка управления (на снимке) несколько отклонена к левому борту. Интерьер кабины окрашен в черно-серый цвет (RLM66, FS36081).



В кабине штурмовика сидит один из лучших пилотов Hs-129 гауптман Рудольф Руффер. Обратите внимание на установленный на спинке кресла бронезаголовник толщиной 6 мм. Кожаная обшивка вдоль рамы козырька кабины предохраняла голову летчика от ударов при резком маневрировании или грубых посадках.

Конструкция кресла пилота



линии фронта. Силами личного состава Versuchskommando fur Panzerbekämpfung были отработаны приемы тесного взаимодействия пикирующих бомбардировщиков и истребителей танков, позволявшие наносить удары по танкам непосредственно на поле боя. Versuchskommando fur Panzerbekämpfung было расформировано 17 июня 1943 г.

В составе 4-го воздушного флота в Хортице в феврале 1943 г. была сформирована «Jagdkommando Weiss», в состав которого вошли подразделения, вооруженные самолетами Hs-129B. Командиром Jagdkommando Weiss был назначен кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями подполковник Отто Вейсс. Через короткое время из Jagdkommando Weiss выделилось «Fuhrer fur Panzerjagdstaffeln» (FuPz), в этом соединении были сконцентрированы все отдельные стаффели, вооруженные штурмовиками Hs-129B. Идея заключалась в массированном использовании противотанковых самолетов на узком участке фронта. В период битвы на Курской дуге под началом командира FuPz гауптмана Бруно Мейера имелось четыре стаффеля Hs-129B, большинство истребителей танков были вооружены новыми пушками МК-103.

Операция «Цитадель» началась 5 июня 1943 г. в 3 ч 00 мин утра. Самолеты Hs-129B действовали на южном фланге Курского выступа с аэродрома Микояновка, расположенного примерно в 20 км северо-западнее Харькова.

Через три дня после начала операции немецкие войска продвинулись в глубь советской обороны на 40 км и вышли на южном фланге дуги на подступы к Белгороду. На рассвете 8 июля группа Hs-129B во главе с

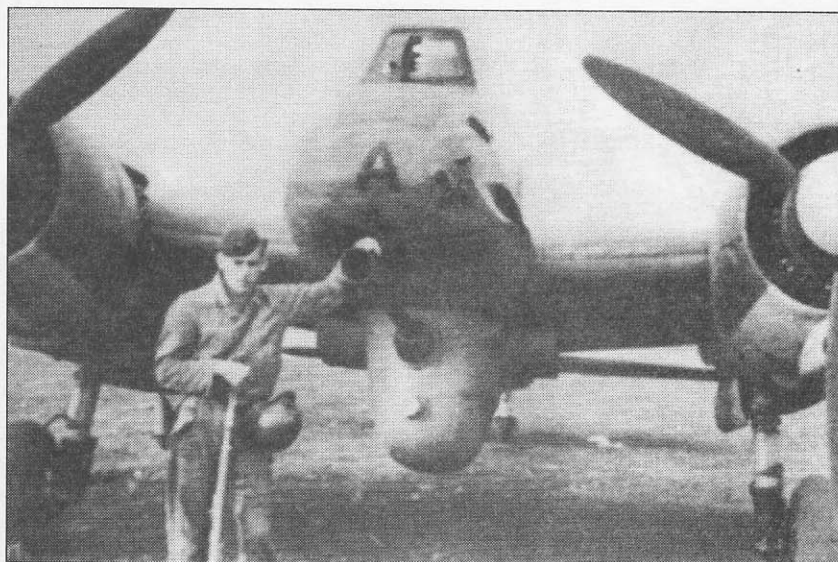
Оружейники заправляют 100-снарядную ленту к 30-мм пушке МК-103, подвешенной под фюзеляжем штурмовика Hs-129. Прямоугольный дульный тормоз уменьшал силу отдачи пушки при стрельбе. Снаряды пушки МК-103 пробивали броню толщиной до 75 мм с дистанции 300 м.

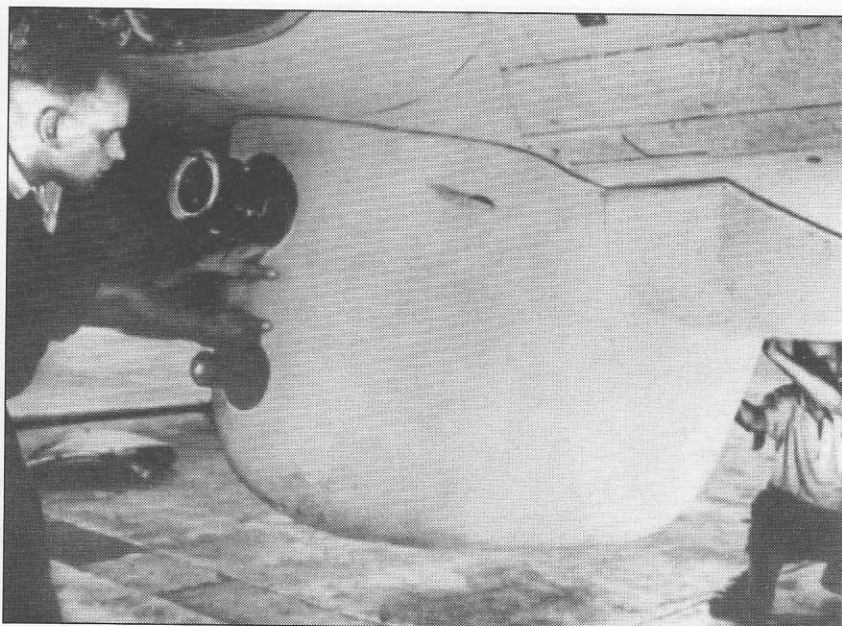
Оберфельдфебель люфтваффе фиксирует ствол 30-мм пушки МК-103. Данная процедура уменьшает вибрацию длинного ствола в полете. Обратите внимание на черное пятно от пороховых газов на нижней поверхности фюзеляжа. Пушки МК-103 чаще всего монтировались на штурмовики непосредственно на заводе фирмы Хеншель при изготовлении самолетов, а не в полевых условиях.

самим Мейером обнаружила большое количество советских танков, внезапно атаковавших незащищенный восточный фланг II танкового корпуса СС генерала Хауссера. Мейер вызвал из Микояновки подкрепление, а сам немедленно возглавил атаку на вражескую бронетехнику. Через 15 минут к месту боя подошли 16 истребителей танков гауптмана Матушека из 4./Sch.G-2, за ними - самолеты из 8./Sch.G-2 оберлейтенанта Освальда, 4./Sch.G-1 оберлейтенанта Дорнемана и 8./Sch.G-1 лейтенанта Орта. Хеншели висели над полем боя непрерывно: один стаффель атаковал, второй возвращался в Микояновку, третий - пополнял запасы топлива и боекомплекта, четвертый в это время находился на маршруте к точке выхода в атаку. Удары Hs-129В по танкам сопровождался налетами Фокке-Вульфов Fw-190, вооруженных осколочными бомбами SD-2, очень эффективным противопехотным оружием. Хеншели старались атаковать танки со стороны кормы или бортов, где броня имела меньшую, чем в лобовой части толщину. Менее чем за час большая часть танков была приведена в небоеспособное состояние. Советская контратака во фланг танкового корпуса СС захлебнулась. Без единой потери люди Мейера вывели из строя более 80 русских танков и других единиц боевой техники. Впервые воздушные истребители танков люфтваффе сумели без помощи подразделений вермахта стабилизировать ситуацию на земле. Командование II танкового корпуса СС выразило благодарность летчикам:

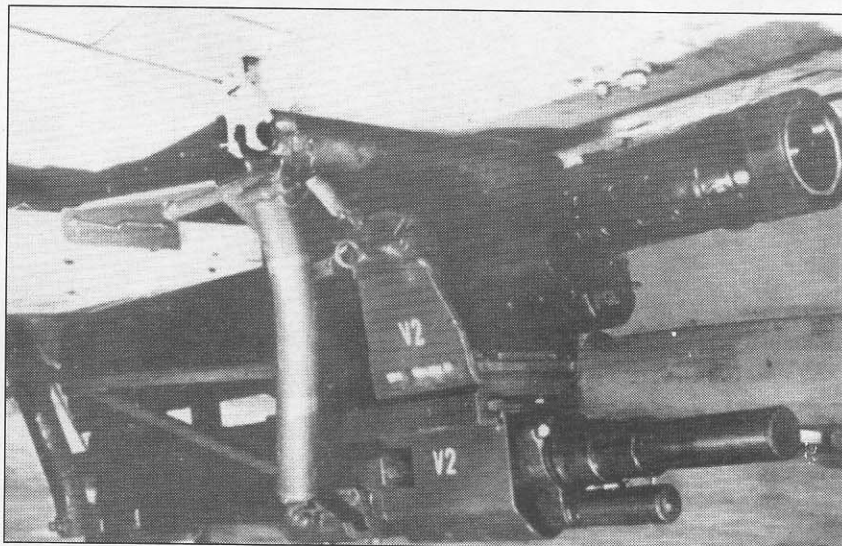
- Впервые в военной истории вражеская танковая бригада была

Механик люфтваффе позирует на фоне вооруженного мощной 37-мм пушкой ВК-3,7 (Bordkanone). Ствол пушки снабжен пламегасителем, чтобы яркие вспышки выстрелов не слепили пилота. На оснащенных 37-мм пушками самолетах фюзеляжные пулеметы калибра 7,92 мм демонтировались.





Рабочие завода фирмы Хеншель монтируют под фюзеляжем Hs-129В гондолу для 37-мм пушки Рейнметалл Flak-18. Ствол орудия пока не установлен. Зенитная пушка Рейнметалл Flak-18 после летных испытаний на самолете Hs-129В получила обозначение ВК-3,7.



Гондола и ствол 37-мм пушки ВК-3,7 могли демонтироваться для облегчения технического обслуживания орудия. Боекомплект к пушке состоял из 12 бронебойных снарядов. Пушками ВК-3,7 вооружались также пикирующие бомбардировщики Ju-87G.



уничтожена авиацией без какой бы то ни было помощи наземных войск.

В ходе операции «Цитадель» самолеты люфтваффе совершили 37 421 боевой вылет, сбили 1735 самолетов противника, в то время как собственные потери составили 64 машины. На войска Красной Армии было сброшено 20 000 т бомб, уничтожено 1100 танков и 1300 других единиц советской боевой техники.

Согласно приказу от 18 октября 1943 г. изменялась организация и система обозначений подразделений штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков люфтваффе. Stukageschwadern переименовывались в Schlachtgeschwadern, старые Sch.G-1 и Sch.G-2 были расформированы и послужили базой для создания новых частей истребителей танков. Приказом от того же 18 октября 1943 г. создавалась новое соединение - IV. (Panzer)/Schlachtgeschwader-9 и изменялись обозначения подразделений:

FuPz на Stab IV. (Pz)/SG-9
4.(Pz)/Sch.G-1 на 10.(Pz)/SG-9
8.(Pz)/Sch.G-1 на 11.(Pz)/SG-9
4.(Pz)/Sch.G-2 на 12.(Pz)/SG-9
8.(Pz)/Sch.G-2 на 13.(Pz)/SG-9

Panzerjägerstaffel/JG-51 на 14.(Pz)/SG-9 Под командованием Бруно Мейера IV.(Panzer)/Schlachtgeschwader-9 стала «пожарной командой», которую перебрасывали с одного угрожаемого участка Восточного фронта на другой.

На самолетах модификации Hs-129В-1 использовались те же самые двигатели Гном-Рон 14М, что и на более поздних вариантах Hs-129В-2 и Hs-129В-3, однако воздухозаборники системы охлаждения моторов различались. На Hs-129В-1 стояли круглые воздухозаборники с встроенными фильтрами механических частиц. Фильтры оказались неэффективными и на машинах более поздних модификаций их конструкцию изменили. На левой плоскости крыла установлен двигатель 14М-04, воздушный винт которого вращался против часовой стрелки, на правой - стандартный 14М-05, винт которого вращался по часовой стрелке. Под фюзеляжем подвешена гондола с 30-мм автоматической пушкой МК-101.

Помимо люфтваффе, Хенше-ли-129 состояли на вооружении Fortele Aeriane Regale ale Romana (Королевские ВВС Румынии). В составе 1-го воздушного корпуса (Corpul 1 Aerian) имелась 8-я ударная группа (Grupul 8 Asalt), включавшая 41-ю, 42-ю и 60-ю эскадрильи. Командование 1-го румынского воздушного корпуса в оперативном отношении подчинялось штабу 4-го воздушного флота люфтваффе, хотя румыны действовали как в секторе, отведенным 4-му воздушному флоту, так и в зоне ответственности 6-го воздушного флота..

Зимой 1943-44 г.г. численность авиационного парка IV. (Pz)/SG-9 составляло примерно 70% от штатной, как правило боееспособными считалось порядка 50-60 штурмовиков. Серьезные проблемы возникли с пушками МК-103, это оружие не испытывалось на надежность работы в условиях низких температур. Зима показала, что на морозе пушки не работают.

В первой половине 1944 г. летчики IV.(Pz)/SG-9 добились экстраординарных успехов, а индивидуальные счета отдельных пилотов превысили 50 уничтоженных танков противника. Командир 10.(Pz)/SG-9 гауптман Руффер дважды был отмечен в приказа высшего командования сухопутных войск..

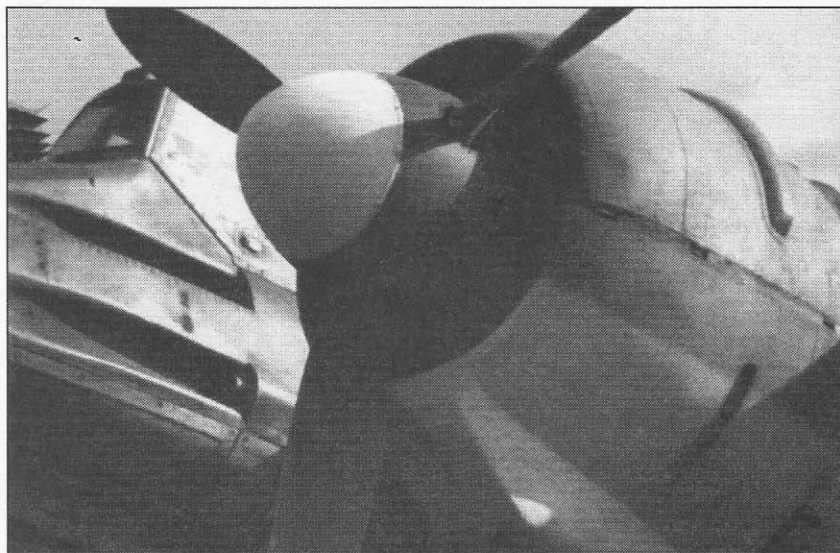
- 13 марта в районе восточнее Тернополя ... действия Schlachtfliegerstaffel гауптмана Руффера заслуживают самой высокой оценки.

- От 13 апреля 1944 г.: над Северным Крымом и в районе северо-восточнее Феодосии летчики Schlachtfliegerstaffeln за два дня уничтожили 82 танка противника, особенно отличилось подразделение гауптмана Руффера.

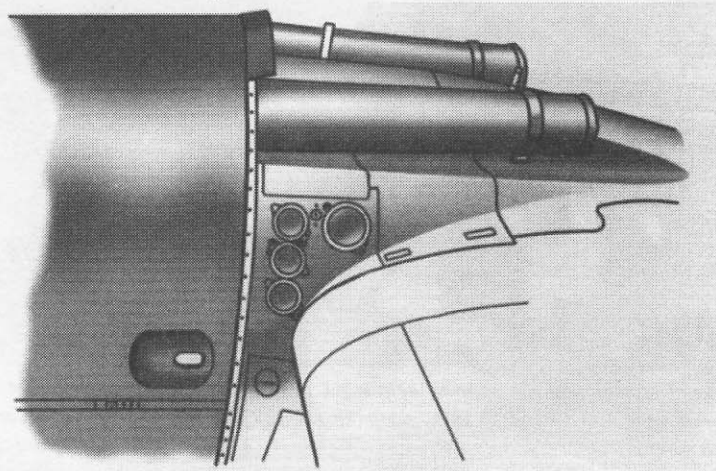
1 мая 1944 г. состоялся «юбилейный» 10 000-й боевой вылет штурмовиков IV. (Pz)/SG-9 Бруно Мейера.

27 декабря 1943 г. 11.(Pz)/SG-9 была отведена с фронта на отдых в тыл, на аэродром Удетфильд, а 20 января 1944 г. ее преобразовали в Erprobungskommando-26 - экспериментально-испытательное подразделение, предназначенное для отработки различных вариантов вооружения самолетов Hs-129.

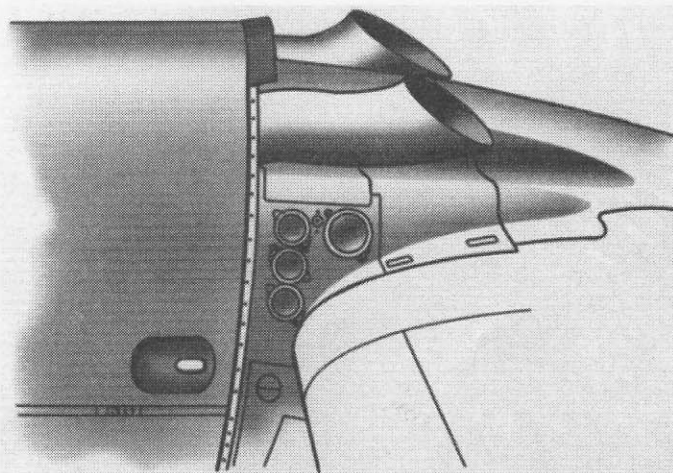
Для Hs-129 были разработаны различные системы противотанкового вооружения, в том числе неуправляемые ракеты Werfer Granate моделей W.Gr.21 (калибра 210 мм) и W.Gr.28 (калибра 280 мм); специализированные противотанковые неуправляемые ракеты «Panzerblitz-1» ка-



На Hs-129B-2 была изменена конструкция воздухозаборников системы охлаждения двигателей и смонтированных в них фильтров механических частиц. Двигатели самолетов модификации B-2 также получили новые, более короткие, выхлопные патрубки, снижавшие вероятность перегрева мотора. В нижней части мотогондолы была установлена броня толщиной 5 мм. Все же эти усовершенствования не позволили решить проблему низкой надежности двигателей Гном-Рон 14М, эти моторы оставались «узким местом» самолета на протяжении всей его карьеры.



Hs 129B-0/B-1/B-2



Hs 129B-2(поздние)/B-3



Хеншель Hs-129B-2 (красная «D», W.Nr. 141859) готов к очередному боевому вылету на охоту за русскими танками. Под фюзеляжем подвешена 30-мм автоматическая пушка МК-101. На фюзеляже видна рамочная антенна радиокомпыаса, обратите внимание на проволочную натяжную антенну приема-передающей радиостанции.



Оружейник люфтваффе заправляет в магазин 125-снарядную ленту к 20-мм бортовой пушке MG-151/20 штурмовика Hs-129B-2 из 10. (Pz)SG-9. Створка отсека вооружения откинута вверх. За цвет своей формы механики люфтваффе получили прозвище «негры». На голове «негра» одет меховой шлем - не последняя по важности вещь в условиях крутой русской зимы.



либра 70 мм и «Panzerblitz-2» калибра 55 мм; подвесной огнемёт Gero. Часть из этих систем проходила летные испытания, часть - не пошла дальше чертежей.

В 1942 г. на бомбардировщик Ju-88 установили сухопутную противотанковую пушку PaK-40L калибра 75 мм. Ее авиационный вариант отличался наличием электропневматического заряжения из рассчитанного на 12 снарядов магазина револьверного типа и установкой на срезе ствола большого дульного тормоза. Модифицированный вариант получил обозначение BK-7,5.

В начале 1944 г. было принято решение о вооружении пушкой BK-7,5 самолета Hs-129. В мае на стандартном Hs-129B-2 (W.Nr. 141258) был установлен деревянный макет гондолы с орудием. Самолет направили в испытательный центр Травемюнде. Крупногабаритный наплыв в нижней части фюзеляжа самолета существенно менял его аэродинамику. Для исследования поведения воздушного потока заднюю часть Hs-129B-2 W.Nr. 141258 окрасили в черный цвет и обклеили узкими ленточками для визуализации потока. Исследования поведения самолета «ухудшенной» аэродинамики проводились на различных режимах полета, по их результатам было решено готовить серийное производство Hs-129B, вооруженных пушками BK-7,5.

В разных источниках приводятся различные обозначения Хеншелей 129 с 75-мм пушками: Hs-129B-3/Wa (Wa, Waffenträger - носитель вооружения), Hs-129B-2/R4.

В июле 1944 г. «живые» пушки установили на три экспериментальных самолета Hs-129B-3 (W.Nr. 162033, 162034 и 127035), которые в августе поступили в Тарневитц, в Erprobungskommando-26, для обстрела на полигоне трофейный русских танков. Испытания завершились в сентябре с положительными результатами, после чего самолеты направили на Восточный фронт.

Крупногабаритный магазин пушки BK-7,5 занимал всю центральную часть фюзеляжа Хеншеля, не составляя места казенным частям пушек MG-151, которые пришлось де-

Техническое обслуживание штурмовика Hs-129B-2 белая «К», Восточный фронт, Украина, начало 1944 г. Один техник заливает горячее в крыльевой топливный бак правой плоскости, оружейники заняты боекомплект к 20-мм пушке MG-151/20. Самолет принадлежал 10. (Pz)SG-9.

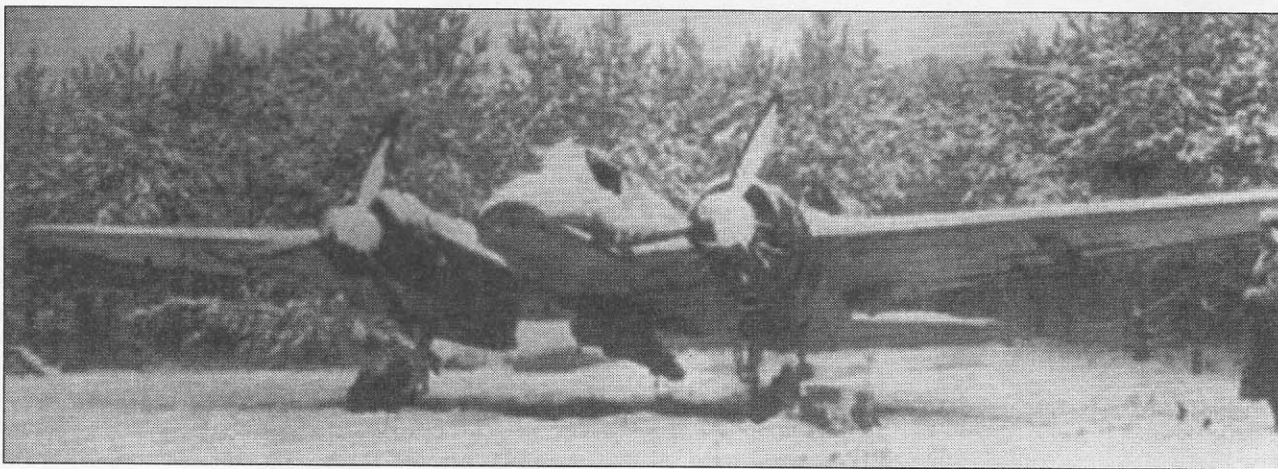
монтировать. В ряде источников говорится о том, что Hs-129B-3 не имели и пулеметного вооружения, однако, скорее всего, пулеметы все же оставили, так как они не мешали размещению боекомплекта к 75-мм орудию. Согласно техническому описанию, составленному штабом люфтваффе, вооружение состояло из одной пушки ВК-7,5 калибра 75 мм и двух пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм.

На первых трех Hs-129B-3 стояли прежние прицелы Ревы, на машинах более позднего выпуска стали монтировать более совершенные телескопические прицелы ZFR-3. По завершению летных испытаний трех прототипов начался выпуск самолетов Hs-129B-3 на заводе в Берлин-Йоханнстали. Из-за тесноты производственных помещений, отстрел пушек на готовых самолетах производился через открытые окна заводского цеха по установленным на летном поле аэродрома мишеням. Отстрел оружия в воздухе производился на полигоне Дипензее, после чего самолеты направляли на Восточный фронт в стаффели 10.(Pz.)/SG-9 и 14.(Pz.)/SG-9. На фронте вооруженные 75-мм пушками Хеншели добились впечатляющих результатов, имея возможность поражать даже тяжелые танки ИС. Летчики прозвали Hs-129B-3 «Bachsenoffner» - консервный нож. Конструкцией Hs-129B-3 был предусмотрен аварийный сброс gondoly 75-мм пушкой.

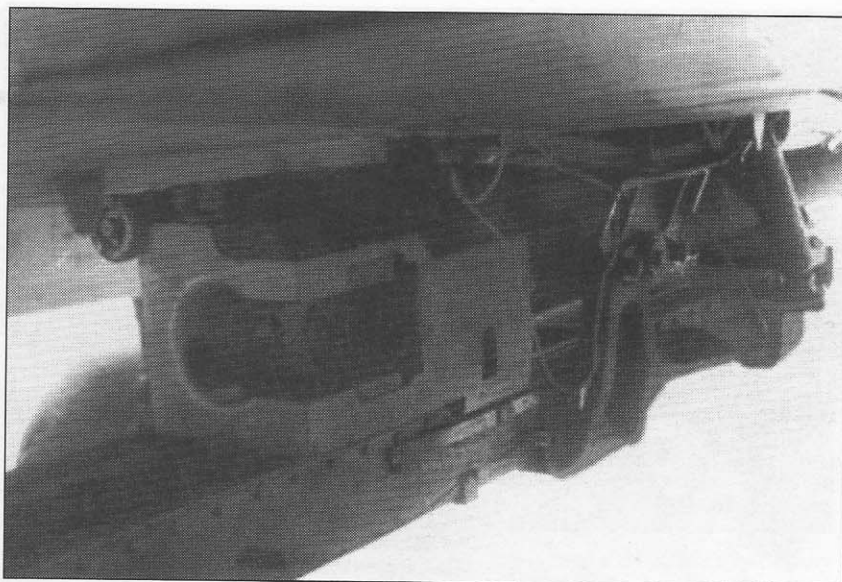
Один самолет Hs-129C-1/V-1 (W.Nr.220001) был вооружен установленной под фюзеляжем 75-мм пушкой ВК-7,5. Обратите внимание на дырчатый дульный тормоз, установленный на ствол орудия. Для сохранения массы самолета в разумных пределах с этой машины были сняты обе фюзеляжные пушки и оба пулемета.



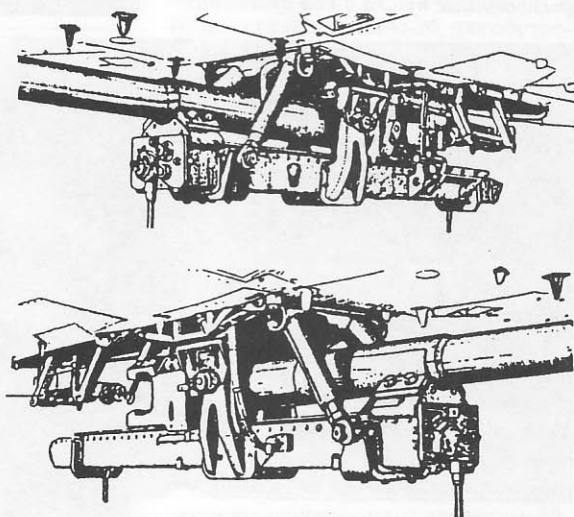
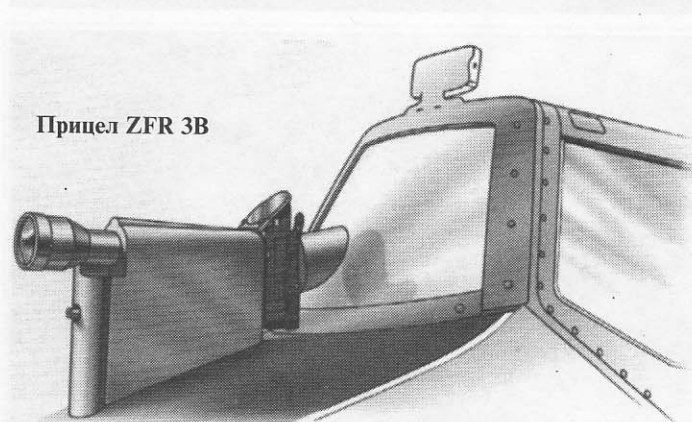
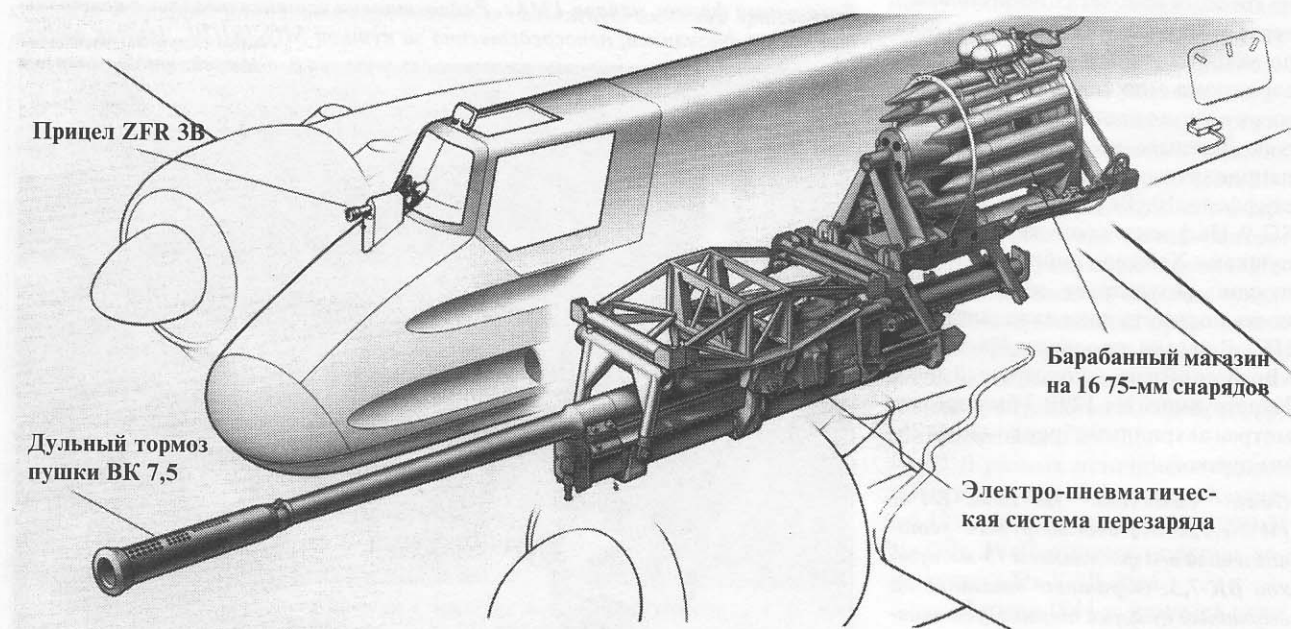
Механик работает с бортовой радиостанцией FuG-16Z самолета Hs-129B-2, Восточный фронт, начало 1944 г. Радиостанция устанавливалась в центральной части фюзеляжа, непосредственно за пушкой MG-151/20. Летчик штурмовик должен был постоянно иметь надежную связь с землей, чтобы вовремя получать команды наведения.



Этот Хеншель (Hs-129B-3, W.Nr. 162053) брошен на аэродроме в последние месяцы войны то ли из-за технических неисправностей, то ли по банальной причине нехватки топлива. Самолет был захвачен в качестве трофея советскими войсками зимой 1944-45 г.г. Это единственная известная фронтовая фотография Hs-129, вооруженного 75-мм пушкой ВК-7,5.



Подфюзеляжная гондола с 75-мм пушкой ВК-7,5 со снятым обтекателем (самолет Hs-129B-3 W.Nr. 162053). Пушка представляет собой доработанное противотанковое орудие вермахта PaK-40L. Авиационный вариант противотанковой пушки был оснащен электропневматическим механизмом перезарядки, который обеспечивал скорострельность 40 выстрелов в минуту. Боекомплект размещался в установленном в фюзеляже магазине револьверного типа, рассчитанном на 16 снарядов. Всего 75-мм пушками было вооружено 23 штурмовика, самолет Hs-129B-3 W.Nr. 162053 был захвачен советскими войсками в начале 1945 г.



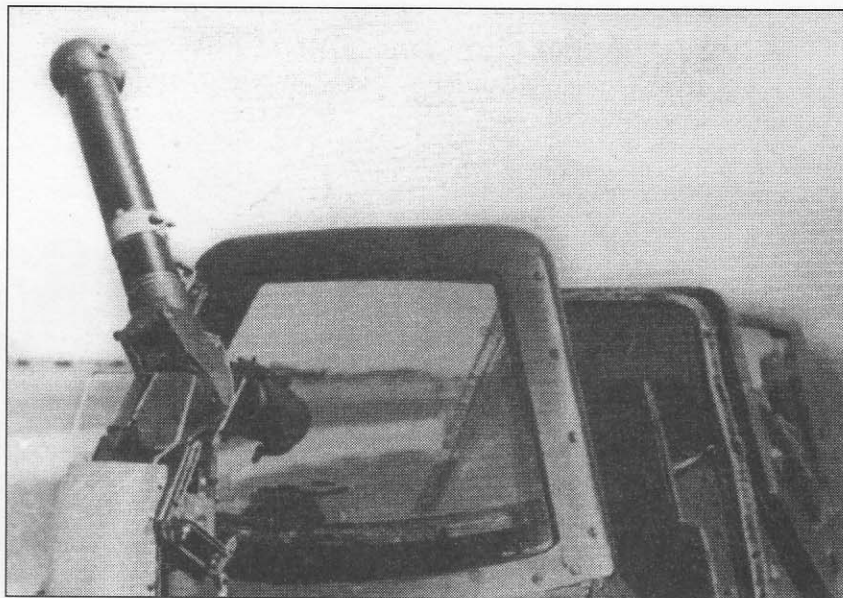
Длина пушки ВК-7,5 - 6,165 м, масса всей установки - 450 кг, масса снаряда 6,8 кг, скорострельность 30 выстрелов в минуту. Как правило, за один заход летчик успевал выпустить не более четырех снарядов, но чтобы вывести танк из строя порой хватало и одного выстрела из 75-мм пушки Hs-129В-3. Характеристики орудия позволяли поражать танки с дистанции порядка 500 м. На дистанции 1000 м бронебойной снаряд пробивал установленную под углом 90 град к траектории полета бронеплиту толщиной до 130 мм.

До прекращения выпуска Hs-129В в сентябре 1944 г. было изготовлено примерно 25 машин с 75-мм орудиями, известно так же, что в вариант «В-3» переоборудовали несколько Hs-129В-2.

Самолеты Hs-129В воевали на Восточном фронте вплоть до завершения войны, но в последние военные месяцы их количество резко уменьшилось, в январе 1945 г. некоторые подразделения SG-9 были перевооружены Фокке-Вульфом 190, оснащенными противотанковыми ракетами Panzerblitz.

Последним аэродромом, на который базировались Хеншели-129 стал Зельвег, расположенный в окрестностях австрийского города Клагенфурт. Из-за нехватки горючего самолеты не сделали из Зельвега ни одного боевого вылета. Немцы успели до капитуляции уничтожить все штурмовики, чтобы они не достались в руки союзников. Часть личного состава ушла на территорию Чехословакии, где попала в плен к Красной Армии.

В течение непродолжительного промежутка времени Hs-129 воевали на Западном фронте. На отражение



Хеншель Hs-129В-2 W.Nr. 0224 «DE+ZR» был оснащен прицелом Реви 5 заднего обзора, снимок сделан в Рехлине в 1943 г. Данный прицел предлагался для установки на самолеты модификации «С», которые планировалось вооружить двумя стреляющими в заднюю полусферу 7,92-мм пулеметами MG-17. На данном Хеншеле устанавливались двигатели Изотта-Фраскини «Дельта» RC-15/48, проблемы с силовой установкой привели к прекращению летных испытаний самолета летом 1944 г.

высадки союзников в Нормандии в июне 1944 г. немцы бросили все способные подниматься в воздух самолеты, в том числе и из учебно-тренировочных подразделений. Среди последних был и один штаффель, укомплектованный штурмовиками Hs-129-SG-101. Штаффель SG-101 был единственным подразделением люфтваффе, готовившем летчиков Hs-129. Подразделение базировалось в парижском аэропорту Орли, на вооружении имелись машины моделей «А» и «В».

В ходе боев в Нормандии штаффель действовал по британским силам вторжения, базирясь на аэро-

дроме Кан-Карпикю. После взятия аэродрома, американцы захватили на летном поле один исправный Hs-129, судьба этого самолета не известна.

Союзники уже имели возможность близко познакомиться с творением Николауса: в Северной Африке британцы захватили два штурмовика из 4./Sch.G-2. Один самолет получил легкие повреждения при вынужденной посадке. Он был отправлен в Великобританию, 27 июля 1943 г. трофей доставили в Коллиуистон, где самолет передали звену No. 1426, за которым числились многие трофейные самолеты.

Союзные войска обнаружили этот Hs-129В-2 весной 1945 г. на аэродроме Авиационного исследовательского института в Фолькенроде, земля Бранденбург. Экспериментальный образец вооружен установленными вертикально в фюзеляже противотанковыми мортирами SG-113А «Forstersonde». Детальной информации по данной машине обнаружить не удалось. Обратите внимание на открытый люк доступа к радиостанции и обмотанное парашютом вертикальное оперение. Сдвижной сегмент фонаря кабины удален.





Союзные войска обнаружили этот Hs-129B-2 весной 1945 г. на аэродроме Авиационного исследовательского института в Фолькенроде, земля Бранденбург. Экспериментальный образец вооружен установленными вертикально в фюзеляже противотанковыми мортирами SG-113A «Forstersonde». Детальной информации по данной машине обнаружить не удалось. Обратите внимание на открытый люк доступа к радиостанции и обмотанное парашютом вертикальное оперение. Сдвижной сегмент фонаря кабины удален.



Штурмовик Hs-129B-2 желтая «G» принадлежал II./Sch.G.1, снимок сделан летом 1942 г. Штурмовик вооружен подфюзеляжной 30-мм автоматической пушкой MK-101, которые появились на вооружении Хеншелей в июне 1942 г. Под правой плоскостью крыла подвешена 50-кг бомба SC-50. Для борьбы с советскими танками летчики Hs-129B предпочитали использовать 30-мм пушки, а не бомбы.

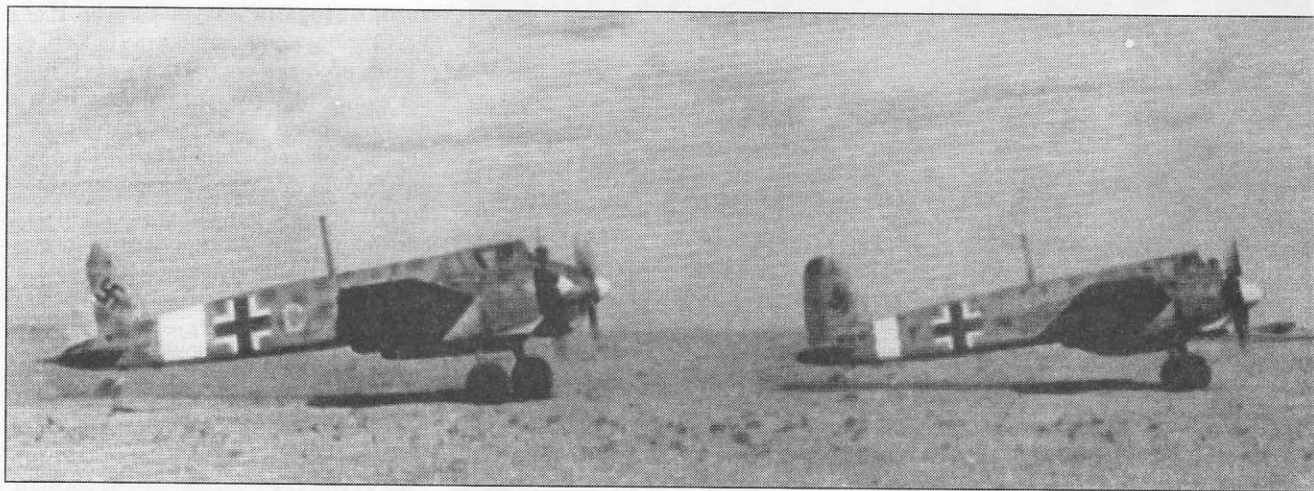
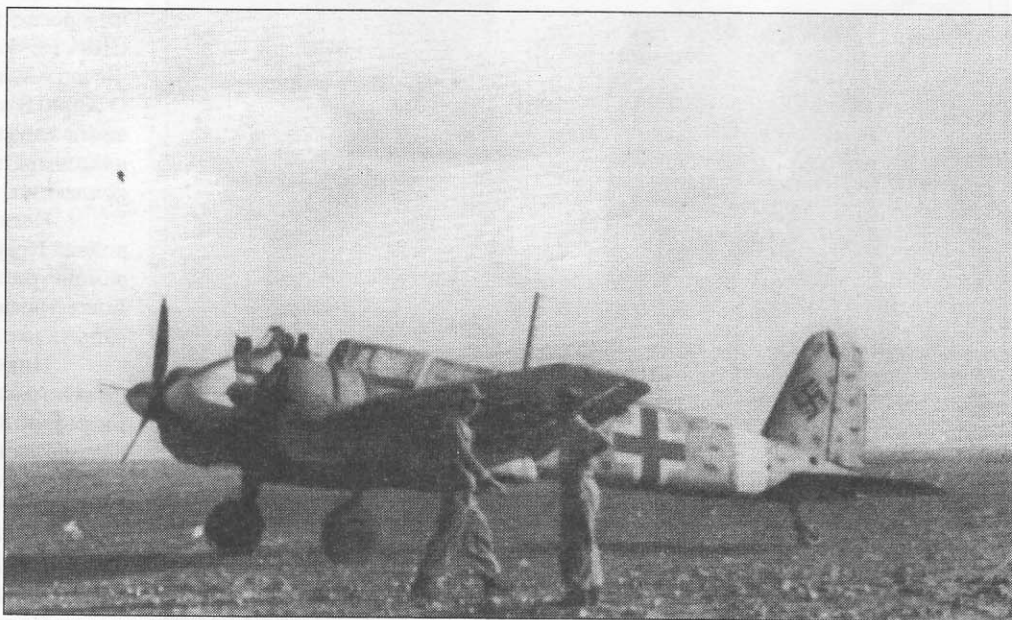


Механик помогает летчику занять место в кабине штурмовика Hs-129B-2 перед боевым вылетом, аэродром в русской степи, лето 1942 г. Двое механиков пытаются запустить левый двигатель ручным инерционным стартером. Второй мотор также предстоит запускать ручным стартером.

Знаменитой истребительной эскадре люфтваффе JG-51 «Мёльдерс» был придан противотанковый стаффель (13.(Pz.)/JG-51), вооруженный штурмовиками Hs-129B. Самолеты стаффеля имели цветные бортовые номера, в данном случае цифра «4» скорее всего написана красной краской. Обычно в штурмовых стаффелях самолеты различались по индивидуальным буквам-литерам. Штурмовик окрашен во временный зимний камуфляж белого цвета, Россия, конец 1942 г. Обратите внимание на чехлы, которыми укрыты не только двигатели, но и передняя часть фюзеляжа самолета.



Снимок самолета Hs-129B-2 из 4./Sch.G.2 сделан на передовом аэродроме в Северной Африке в конце 1942 г. Самолет несет отличительные признаки авиации держав Оси, действовавшей на Средиземноморском театре военных действий - белый нос фюзеляжа, белые законцовки на нижних поверхностях плоскостей крыла и белое кольцо-полосу вокруг хвостовой части фюзеляжа. 3/4 поверхности (сектор) коков воздушных винтов окрашено в черный цвет, 1/4 - в белый.



Пара штурмовиков Hs-129B-2 выруливает на взлет, Ливия. Обратите внимание на очень широкую белую полосу на фюзеляже левого самолета, в то же время нос этой машины в белый цвет не окрашен. Оба самолета окрашены по пустынной камуфляжной схеме люфтваффе (светло-голубой низ RLM78, верхние и боковые поверхности окрашены в желто-песочный цвет RLM65, по которому разбросаны пятна оливково-зеленого цвета RLM80); расположение пятен камуфляжа на самолетах не идентично.



Штурмовик Hs-129B-2 (красная «S» W.Nr. 140508) из 8. (Pz.)/Sch.G-1 готов к взлету, Крым, середина 1943 г. Летчики закрывали фонари кабин в теплое время года только при начале движения самолета. На руле направления видны две отметки об уничтоженных танках. Самолет Hs-129B-2 красная «S» W.Nr. 140508 был сбит советской зенитной артиллерией 16 июля 1943 г.



Оберлейтенант Рудольф-Гейнц Руффер довольно взирает на богато украшенный отметками об уничтоженных танках руль направления своего Hs-129B-2 красная «G». Механик только что изобразил на руле еще один «танчик». Все поверхности управления штурмовика Hs-129 (руль направления, рули высоты, элероны) имели металлический каркас с матерчатой обшивкой. Руффер не вернулся из боевого вылета 16 июля 1944 г., тогда он имел звание гауптмана, а на его счету числилось более 80 уничтоженных советских танков.

«Североафриканский» Hs-129 в Королевских ВВС получил регистрационный бортовой код NF756, машину перекрасили по камуфляжной схеме RAF и нанесли британские опознавательные знаки. Первые полеты на отремонтированном Хеншеле выполнил флайт-лейтенант Форбис. Не смотря на хорошее техническое состояние моторов, добиться их надежной работы британцам (так же как и немцам, кстати) никак не удавалось. 8 ноября 1943 г. полеты по программе летных испытаний прекратили, а 1 ноября 19425 г. машину сдали на хранение в Силэнд.

Кроме самолета NF756 союзники захватили еще несколько штурмовиков Hs-129. По крайней мере, одну машину доставили в США, где она вместе с другими трофеями проходила летные испытания на авиабазе Фримэн Филд. Этот самолет получил регистрационный номер ВВС США FE-4600, машину утилизировали в 1954 г. в аэропорту Чикаго-О'Хари. В настоящее время передняя часть фюзеляжа данного Хеншеля находится в Австралии в частной коллекции.

Несколько Hs-129 захватили войска Красной Армии, один из них демонстрировался в 1943 г. на выставке трофеев в Парке культуры и отдыха имени Горького в Москве.

Николаус предпринимал попытки заменить ненадежные моторы Гном Рон, как вариант рассматривалась возможность установки на Hs-129В итальянских двигателей Изотта-Фраскини «Дельта» RC-16/48. Двигатель воздушного охлаждения «Дельта» RC-16/48 на высоте 5300 м развивал мощность 840 л.с.

Проект самолета с итальянскими моторами получил шифр Hs-129C, вооружение варианта Hs-129C-1 должно было состоять из двух 30-мм пушек МК-103, установленных в дистанционно управляемых турелях под фюзеляжем. Макет Hs-129C прошел серию продувок в аэродинамических трубах, однако крест на проекте поставили сложности с отработкой двигателей «Дельта» RC-16/48. До стадии изготовления прототипа работы над Hs-129C так и не дошли.

Один Hs-129 использовался как платформа для испытания катапультируемых кресел, кроме того, существовало несколько проектов переноса бронекابины штурмовика Николауса на самолеты Ju-188 и Гота-229.

О том насколько летчикам «нравился» Hs-129 дает представление небольшая цитата из воспоминаний пилота люфтваффе:

- Летные характеристики самолета были настолько плохими, что я обеспечил себя ночными кошмарами на долгие годы! Управление рулями требовало очень больших физических усилий, из-за этого немного скорректировать прицел в ходе выполнения атаки удавалось далеко не всегда. Короткая ручка управления совершенно не учитывала анатомическое строение человека, вывод машины даже из пологого пикирования представлял собой мучительный процесс. Посадка также не была легким делом. Помимо тяжелого управления, самолет отличался неустойчивостью относительно всех трех осей при полете в турбулентной атмосфере. Фактически у этого самолета имелся только один плюс - высокая вероятность остаться в живых при посадке на брюхо - бронекapsула имела очень прочную конструкцию.

С другой стороны самолет отлично проявил себя в качестве истребителя танков. Вполне возможно, что львиную часть проблем Хеншеля-129 можно было решить заменив ненадежные и маломощные французские двигатели.

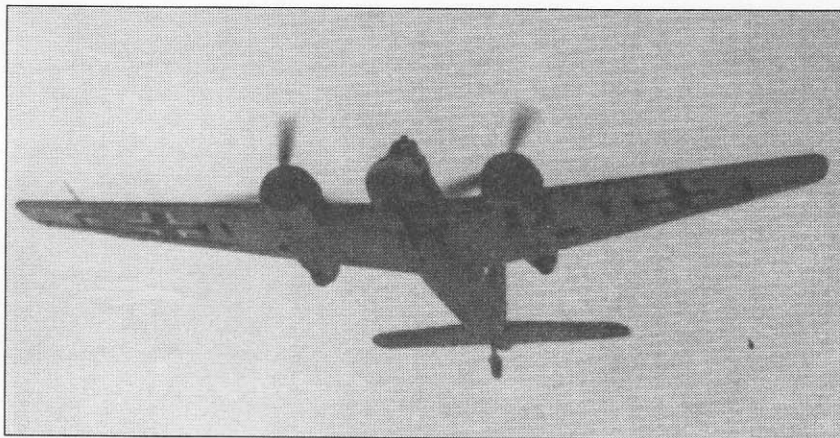
Самолеты Hs-129 на вооружении ВВС других государств

Венгрия

В начале 1943 г. высшее командование Королевских ВВС Венгрии решило приступить к формированию штурмовой эскадрильи, вооруженной самолетами Hs-129B.

Датой формирования «csatarepulo-szazad» считается 1 июля 1943 г., эскадрилья формировалась в Няригияза, ее командиром на-

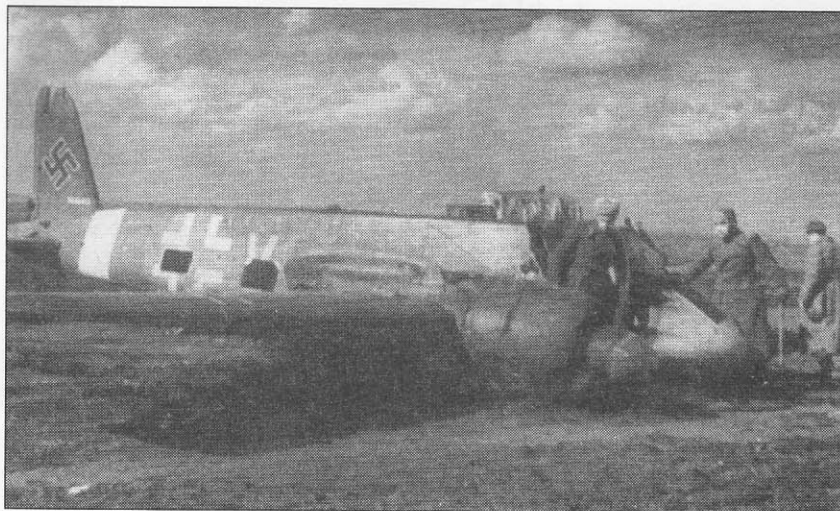
Штурмовик Hs-129B-2 W.Nr. 141279 был подбит огнем советской зенитной артиллерии и совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой Красной Армией. Самолет принадлежал Королевским ВВС Румынии, хотя и несет маркировку люфтваффе - румынские опознавательные не успели нанести до последнего боевого вылета данной машины. Когда Хеншель подбили, в его кабине находился немецкий советник румынских ВВС лейтенант люфтваффе Эберхард Шмалль. Шмаллю крупно повезло - от плена его спас штафф сержант Константин Георгеску. Георгеску посадил свой Hs-129 рядом с разбитой машиной Шмалля, после чего последний сумел втиснуться в самолет румына. Штурмовик взлетел на глазах у русских.

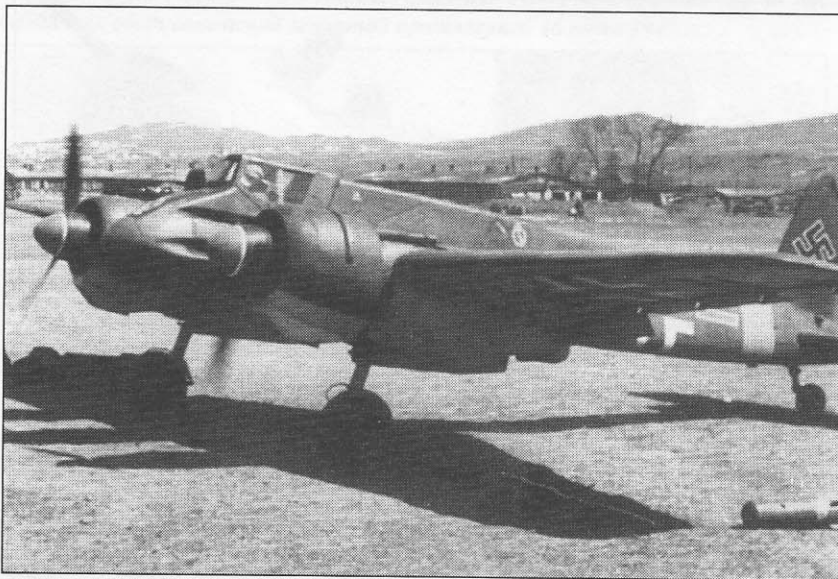
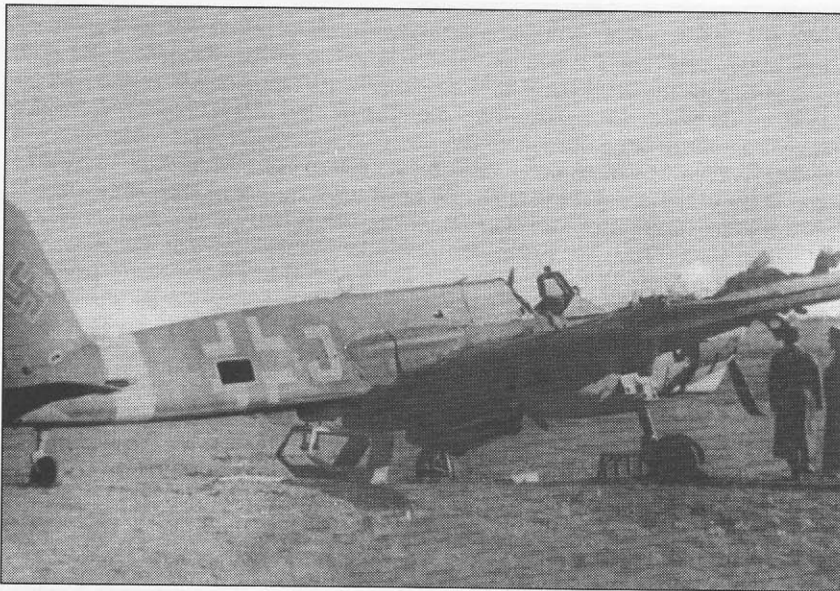


Штурмовик Hs-129B (CI+TI) проходит на малой высоте над германским аэродромом. Над полем боя штурмовики обычно действовали на высотах 15-18 м. Иногда самолеты с целью достижения внезапности заходили в атаку ниже верхушек крон деревьев.



Гауптман Рудольф-Гейнц Руффер позирует на фоне Hs-129B-2 (белая «J» W.Nr. 141749) позднего выпуска, аэродром в Румынии. Поверх обычного летного комбинезона на Руффере одет спасательный жилет, так как полеты приходилось выполнять над акваторией Черного моря. На шее летчика виден Рыцарский крест, врученный ему в Бакау 9 июня 1944 г. Руффер был сбит над Польшей 16 июля 1944 г. Обратите внимание - нос самолета не окрашен в желтый цвет.





На снимке - самолет Руффера, Hs-129B-2 красная «J» W.Nr. 0364. Штурмовой пехотный знак нарисован перед козырьком кабины и на борту верхней части средней секции фюзеляжа. Передние части воздушных винтов окрашены в красный цвет, узкая белая полоска служит границей окраски в красный и черный (задняя часть коков) цвета.



Советские офицеры осматривают штурмовик Hs-129B-2 («J», W.Nr. 141723), брошенный немцами на одном из венгерских аэродромов в конце 1944 г. Лючок доступа к радиостанции демонтирован (или оторван), сдвижная часть фонаря кабины также отсутствует, на правой плоскости крыла в районе мотогондолы видны значительные повреждения.

значили капитана Миклоша Шольца. Четыре Hs-129В прибыли в Венгрию в августе 1943 г., но их направили не в эскадрилью, а - в Летно-исследовательский институт (Repülés Kutató Intézet), находившийся на авиабазе Матияшфолд. Первые полеты выполнили немецкие инструкторы. На полигоне Ракамаз имитировались удары с пикирования и атаки с малых высот. В ходе обучения 2-й лейтенант Хенрик Фюлоп столкнулся с землей и разбился вместе с самолетом. Программу переучивания пришлось свернуть по причине неспособности фирмы Хеншель продолжить поставки самолетов, так как завод в Шёнефельде сильно пострадал от налетов американской авиации. Три уцелевших венгерских Hs-129В передали в 5/1. Kiserleti Ejjeli Vadaszsazad (5/1 экспериментальная эскадрилья ночных истребителей). Эскадрилья ночников базировалась в Матияшфольде. Хеншели всего несколько раз поднимались в воздух, после того как пилоты-инструкторы люфтваффе убили в Германию. Все венгерские Hs-129В имели камуфляжную окраску и опознавательные знаки, принятые для самолетов люфтваффе.

Румыния

Одноместные одномоторные самолеты IAR-80/81 завершили свою карьеру в качестве истребителя в районе Мариуполя осенью 1942 г. Появление на фронте новых советских истребителей Як и Ла изменило баланс сил в воздушной войне, господству в воздухе авиации Германии и ее союзников пришел конец. Уступавшие по всем параметрам советским истребителям румынские машины несли тяжелые потери. Истребительные группы румынских ВВС были или расформированы. Летчики штурмовиков обсуждают предстоящий боевой вылет, разложив топографические карты на стабилизаторе самолета Hs-129B-2 голубая «М» W.Nr. 141862. Командир 12. (Pz.) / SG-9 гауптман Ганс-Гюнтер Маруфка летал на этой машине до своей гибели 11 июня 1944 г.

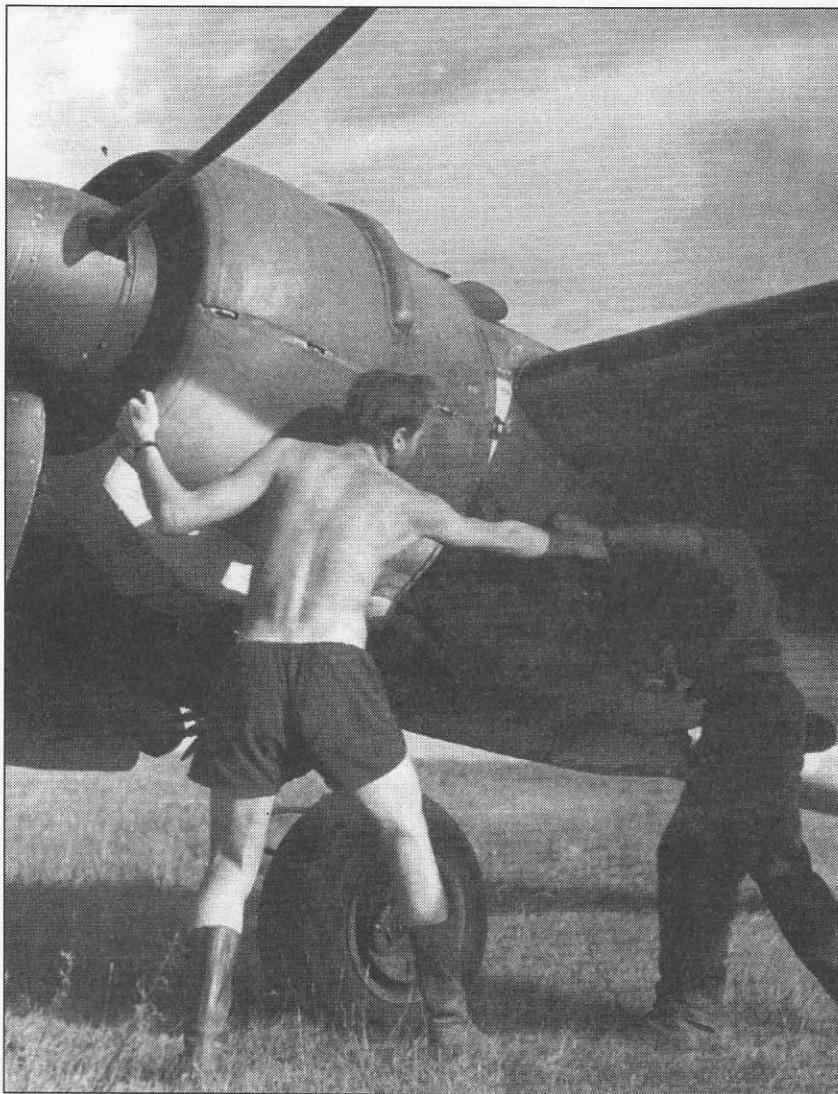
мированы или перевооружены немецкой техникой.

Реорганизация началась согласно приказу Генерального штаба ВВС Румынии № 530 от 7 мая 1943 г. 11 мая 1943 г. Grupul 8 Vinatoare (8-я истребительная группа) была преобразована в Grupul 8 Asalt (8-я штурмовая группа). Группа тогда базировалась на аэродроме Тиргсор. Истребители IAR-80 были сняты с вооружения группы, в то время как пикирующие бомбардировщики IAR-81 остались, кроме того, в группу поступили 40 закупленных в Германии штурмовиков Hs-129B-2. Группа состояла из трех эскадрилий - №№ 41, 42 и 60, командиром группы назначили капитана Иону Кару.

Личный состав проходил переучивание на самолеты Hs-129B-2 с 21 мая по 22 июня 1943 г. на аэродроме Кировоград. Так как двухместного варианта Hs-129 не существовало, то в качестве учебно-тренировочной машины использовался разведчик Fw-189, в качестве инструкторов выступали пилоты люфтваффе. Все 40 румынских Хеншелей перегнали из Умани в Кировоград немцы, хотя в перегоне приняли участие и несколько румынских летчиков. 22 июня 1943 г. Grupul 8 Asalt достигла состояния боеготовности. Хеншели и пикирующие бомбардировщики Ju-87 из вновь сформированной 3 Grupul (позже получила наименование Grupul 6 Bombardament Picaș - 6-я группа пикирующих бомбардировщиков) стали основной ударной силой румынских ВВС в борьбе с советскими танковыми частями.

Летчики Grupul 8 Asalt первый боевой вылет провели вместе с пилотами немецкой IV.(Pz)/SG-9 в августе 1943 г. Поначалу в бой группы румынских штурмовиков вели в бой опытные немецкие лидеры. Румыны быстро усвоили тактику своих немецких коллег и вскоре в составе Grupul 8 Asalt появились первые танковые асы: лейтенант Лазарь Мунтяну, адъютант Стефан Пушкаш, адъютант Думитру Маринеску и адъютант Василе Попеску.

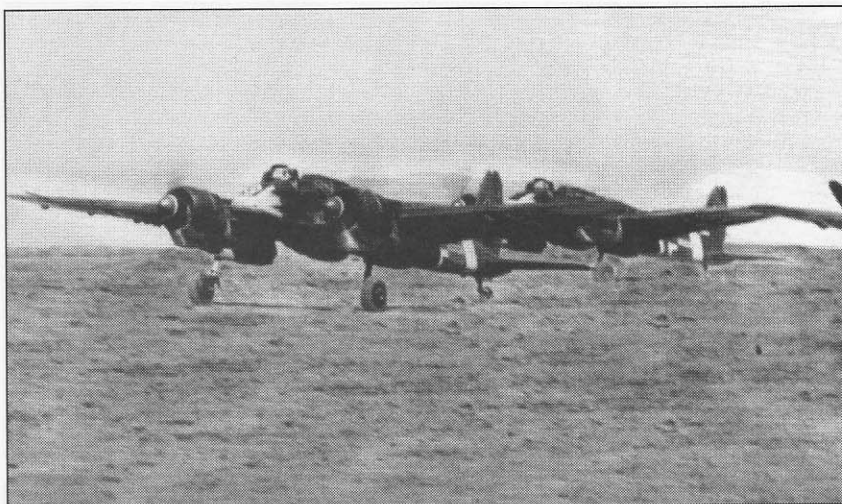
В оперативном отношении командование Grupul 8 Asalt подчинялось штабу 4-го воздушного флота люфтваффе. Для восполнения потерь группа в начале 1944 г. получила 23 Хеншеля. В начале 1944 г. румынские штурмовики достаточно успешно действовали в районе Запорожья. Летом 1944 г. группа воевала в Северной Молдавии, где ее и застал 23 августа переход Румынии из стана держав Оси на сторону союзников.



Два механика запускают левый мотор Хеншеля ручным инерционным стартером, лето 1943 г. Чаще всего двигатели Гном-Рон 14М запускались именно таким способом, что позволяло поддерживать наземный персонал в хорошей физической форме.



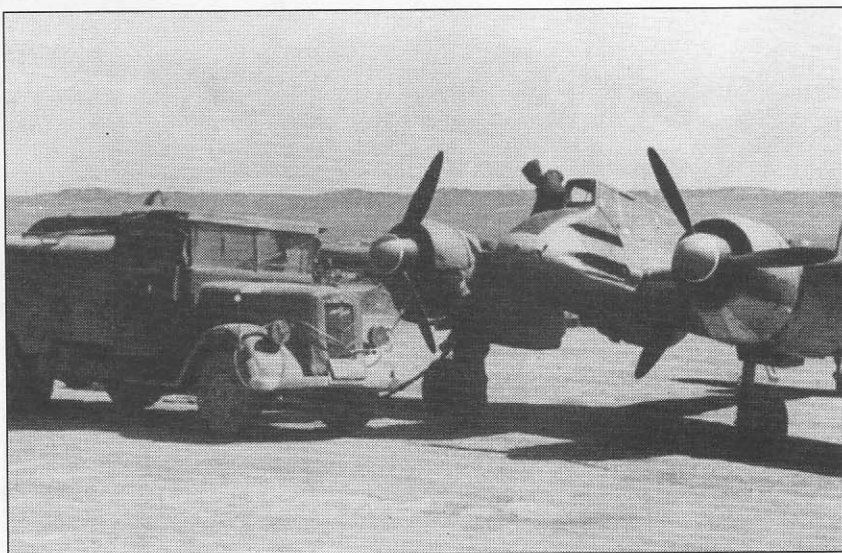
Технический персонал готовит штурмовик Hs-129B-2 белая «G» W.Nr. 0366 к боевому вылету а заснеженном русском аэродроме, конец 1943 г. Самолет принадлежал 4. (Pz)/Sch.G-1, действовавшему на южном фланге советско-германского фронта. Обратите внимание на черный с белой каймой треугольник, нарисованный на борту фюзеляжа - символ самолетов непосредственной авиационной поддержки наземных войск. К концу 1943 г. треугольник переставали рисовать на фюзеляжах штурмовиков.



Пара самолетов Hs-129B-2 заруливает на стоянку после боевого вылета, Восточный фронт. На фюзеляже первого самолета перед козырьком кабины нанес пехотный штурмовой знак, на руле направления едва заметны отметки о двух уничтоженных танках.



Трофейный советский трактор тащит Хеншель Hs-129B-2 из 10. (Pz)/SG-9 по грязи аэродрома в Виннице, Украина, весна 1944 г. Осенью и весной полевые аэродромы на Восточном фронте приходили в полную негодность. Русские называют эти периоды словом «rasputitsa», что в вольном переводе с английского звучит как «время бездорожья».



23 августа 1944 г. Grupul 8 Asalt базировалась на аэродроме Янка, в ее составе насчитывалось 32 самолета Hs-126B-2. Румыны захватили еще семь Hs-126B-2 своих теперь уже бывших союзников из 14. (Pz)/SG-9, которые также базировались в Янке. Первый боевой вылет на стороне советских войск пилоты 8-й группы совершили 8 сентября 1944 г. с аэродрома Баломир-Запад по позициям венгерских и немецких войск в Северной Трансильвании, являвшейся тогда частью Венгрии.

До начала наступления 60-я эскадрилья была расформирована, а ее самолеты распределены между 40-й и 41-й эскадрильями. Вновь 60-ю эскадрилью формировали как бомбардировочную, вооружив самолетами Ju-87D.

Румыны несли потери не только от немцев и венгров, свою лепту вносили зенитчики Красной Армии, успевшие хорошо изучить силуэты Хеншелей. Зенитчики открывали огонь, не затрудняя себя изучением опознавательных знаков, большинство даже и подумать не могло, что Hs-129 и Ju-87 могут сражаться на стороне Красной Армии. К примеру трагически завершился боевой вылет восьмерки Hs-126B-2 на позиции немцев в районе местечка Турда под Колошваром 14 сентября 1944 г. Два румынских самолета сбили германские Bf.109 из 52-й истребительной эскадры и два - советская зенитная артиллерия.

После месяца боев 8-ю группу, которая понесла тяжелые потери, объединили с обескровленной Grupul 6/3 Picaş. Новое формирование получило наименование Grupul 8 Asalt/Picaş, в составе которой находились одна бомбардировочная и одна штурмовая эскадрильи. На 26 октября 1944 г. (группа действовала в Венгрии) в них имелось 31 штурмовик Hs-129B и пикирующий бомбардировщик Ju-87.

Потери и нехватка запасных частей к самолетам немецкого производства постоянно снижали количество боеготовых самолетов. К концу 1944 г., когда начались боевые действия на территории Чехословакии в составе Grupul 8 Asalt/Picaş имелось

Технический персонал перекачивает горючее из бензозаправщика Опель в левый крыльевой топливный бак штурмовика Hs-129B-2. Каждый крыльевой топливный бак самолета имел емкость 205 л, фюзеляжный - 200 л. Двигатели работали на авиационном бензине В-4 с октановым числом 87. Дальность полета составляла 680 км.

25 боевых самолетов. Победу личный состав группы встретил на словацком аэродроме Три Дуба.

В июле 1945 г. группа перебазировалась в Румынию на аэродром Пиштяны, в ней все еще оставалось 14 Hs-129В. Штурмовики немецкого производства прослужили в ВВС Румынии до конца 40-х годов, пока не начались массовые поставки советских ударных самолетов Ил-10. Все румынские Hs-129В и Ju-87 были утилизированы, для истории не осталось ни одного самолета...

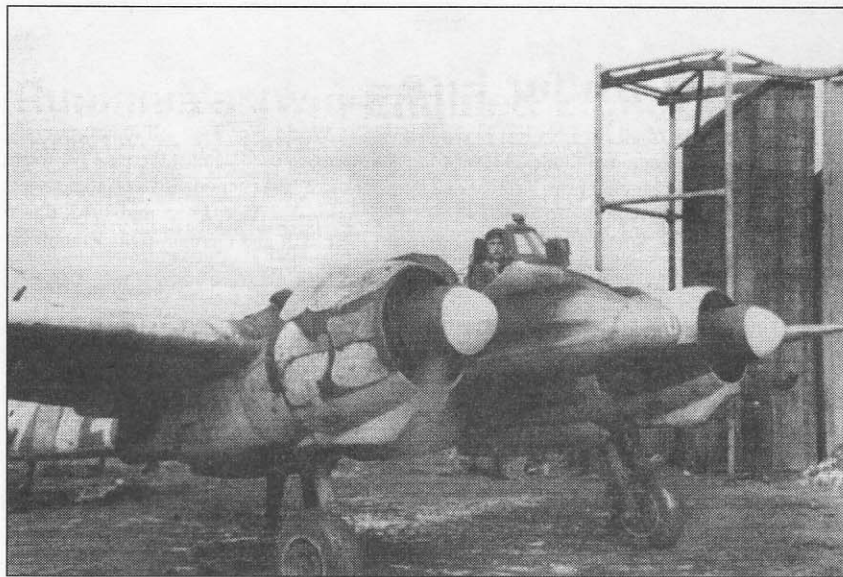
Румынские Хеншели над Чехословакией, декабрь 1944 - май 1945 г.г.

Переход Румынии в войне со стороны держав Оси на сторону союзников застал врасплох как румынских, так и немецких летчиков несколько лет плечом к плечу сражавшихся против советских войск.

После обращения короля Михая к румынскому народу, поступил приказ всем бомбардировочным подразделениям, в том числе и Grupul 8 Asalt, перебазироваться на аэродром Крайова, расположенный в северо-западной части страны. Для поддержки действий 1-й и 4-й румынских армий началась организация смешанных авиационных частей. Grupul 1 Aerian Roman (1-й румынский воздушный корпус) был сформирован 1 сентября 1944 г., в него вошла и 8-я группа в составе 41-й и 42-й эскадрилий. 7 сентября самолеты группы перелетели из Крайовы на аэродром Баломир, расположенный в южной Трансильвании на западных склонах Карпат. В составе группы насчитывалось 32 штурмовика Hs-129В.

Боевые действия в Западной Трансильвании продолжались до 25 октября, когда румынские войска вышли к современной венгерской границе. За семь недель боев румынская авиация понесла тяжелые потери. О четырех сбитых 14 сентября Хеншелях говорилось выше, кроме самолетов румыны потеряли тогда одного пилота убитым, еще один попал с тяжелыми ранениями в госпиталь, двое вполне успешно воспользовались парашютами.

Советский солдат вообразил себя летчиком Хеншеля. Штурмовик Hs-129В-3 (NK+DA) совершил вынужденную посадку в Молдавии в мае 1944 г. При посадке фюзеляж переломился, однако носовая часть с бронеканслюлой пострадала незначительно. Сдвижной сегмент фонаря кабины и двигателя с самолета демонтировали.



Летчик самолета Hs-129В-2 прогревает двигатели перед взлетом, Буковина, весна 1944 г. Самолет принадлежал 10. (Pz)/SG-9. Обратите внимание на полублещущую белую зимнюю окраску, из-под которой проступает стандартный темно-зеленый/черно-зеленый камуфляж Хеншеля.



Советские офицеры инспектируют выведенный немцами из строя при отступлении штурмовик Hs-129В, аэродром Позен (Познань), Польша, февраль 1945 г. Один из офицеров заинтересовался подфюзеляжной 30-мм пушкой МК-101. Коки воздушных винтов самолета окрашены в черно-зеленый цвет (RLM70, FS34050), белая спираль, нарисованная поверх черно-зеленой окраски служила для быстрой идентификации в воздухе.





Отступающие немецкие войска успели взорвать штурмовик Hs-129B-2 белая «1» W.Nr. 141862 до того, как на аэродроме появились американцы, 1945 г. На заднем плане заметны обломки истребителя Bf.109G из эскадры JG-52. Руль направления штурмовика, скорее всего, окрашен в темно-желтый цвет. Желтая полоса-кольцо на фюзеляже закрашены.



Внезапным ударом по аэродрому Тотендорф (Польша, ныне Вагровиц) 22 января 1945 г. советские наземные войска вывели из строя почти всю материальную часть 13. (Pz.)/SG-9. К безвозвратным потерям пришлось отнести 13 из 16 штурмовиков стаффеля, в том числе и три Hs-129B-3. На сделанном 23 января снимке два бойца Красной Армии осматривают полуразбитый Hs-129B-2 W.Nr. 141537. Обратите внимание на своеобразный зимний камуфляж - беспорядочные белые полосы поверх стандартной двухцветной окраски.



В связи с потерями Corpul 1 Aerian Roman пришлось реорганизовать. Остатки Grupul 8 Asalt и Grupul 6 Picaş объединили в одну Grupul 8 Asalt/Picaş в составе 41-й штурмовой эскадрильи (Hs-129B) и 74-й эскадрильи пикирующих бомбардировщиков (Ju-87D). Всего на вооружении группы имелся 31 боевой самолет.

Установившаяся в октябре и ноябре плохая погода почти свела на нет действия авиации: Хеншели всего несколько раз поднимались в хмурое венгерское небо. Раскисшие аэродромы доставляли проблем больше, чем сопротивление противника. Ударившие в начале декабря морозы благоприятно сказались на усилении активности авиации. Штурмовики тогда базировались на аэродроме Миш-кольц и действовали по целям, расположенным на территории Словакии.

Румынские Хеншели в небе Словакии

Первые боевые вылеты над Чехословакией румынская авиация выполнила в составе 5-й воздушной армии ВВС РККА. Штурмовики работали в интересах 27-й и 40-й советских общевойсковых армий. Во второй половине декабря, когда боевые действия переместились на территорию Словакии, в составе румынского авиационного корпуса имелся 161 боевой самолет, в том числе в Grupul 8 Asalt/Picaş 25 машин (16 Hs-129B и 18 летчиков-штурмовиков). Реально численность пригодных к полету самолетов была гораздо меньше: из-за нехватки запасных частей боеготовность не превышала 30-40%. Самой крупной группой, которую румыны направляли на боевые задания являлась шестерка, но чаще летали четверками. Критическая ситуация, сложившаяся с запасными частями к технике немецкого производства, заставила пойти на каннибализацию нескольких исправных самолетов. Несколько исправных и поврежденных трофейных самолетов передали румынам русские.

Несмотря на все усилия румынских летчиков, они оказались не способны удовлетворить далекие от реальности требования русских. Два-три боевых вылета в день на штурмовку позиций германо-венгерских войск представлялись непосильной

Тот же самый самолет, сфотографированный 23 января 1945 г. под другим ракурсом. Нижние поверхности немецких и румынских самолетов чаще всего красились в светло-голубой цвет RLM65 (FS35352).

задачей даже для опытных румынских летчиков. Тем не менее, постоянные удары, которые наносили Хеншели, по укрепленным пунктам обороны, железнодорожным станциям, ведение разведки приносили войскам Красной Армии ощутимую пользу. Важность действий румынских летчиков неоднократно отмечалась благодарностями в приказах, некоторые пилоты получили советские боевые ордена и медали. 19 декабря десять Hs-129В двумя волнами нанесли удар по железнодорожной станции Римавска Собота, а затем атаковали колонну немецких войск на шоссе, ведущем из города. Согласно рапортам летчиков на станции был сожжен один эшелон, а на шоссе - уничтожено четыре грузовика. Скорее всего, это был первый боевой вылет румынской авиации над Словакией.

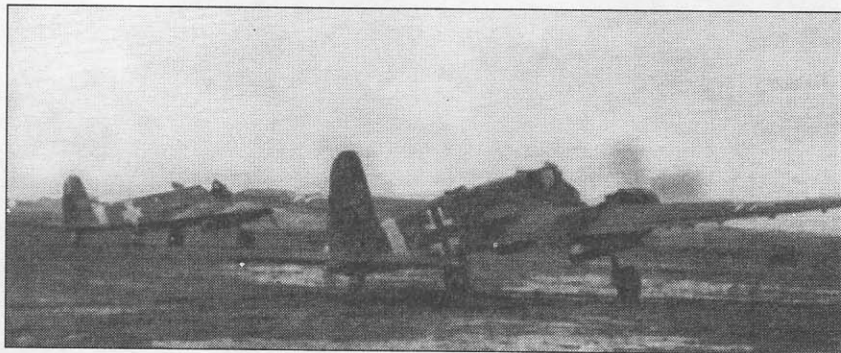
С первым успехом пришли и первые потери. 19 декабря пять румынских Хеншелей перехватила восьмерка германских Вf.109, один штурмовик был подбит. Получивший легкое ранение летчик сумел совершить вынужденную посадку в районе Мишкольца, при которой самолет получил незначительные повреждения. 20 декабря румынские самолеты опять появились над станцией Римавска Собота, они атаковали отступавшие на запад колонны немецких войск. Другим объектом налета в этот день стала железнодорожная станция Филаково и расположенный недалеко от нее мост. 21 декабря части 27-й и 40-й советских общевойсковых армий нанесли удар в общем направлении на Лученец. С улучшением погодных условий росла активность авиации. 19 самолетов из Grupul 8 Asalt/Picaj атаковали цели, расположенные в Южной Словакии и вновь появились над станцией Филаково. 22 декабря три Хеншеля нанесли удар по колонне войск на улице населенного пункта Зелена. Сначала самолеты сбросили бомбы, а затем - обстреляли колонну пушечно-пулеметным огнем.

Командующий 27-й общевойсковой армии генерал-полковник Трофименко выразил благодарность в приказе румынским летчикам за их

Румынский Хеншель Hs-129В-2 (No. 228 W.Nr. 141268) из Escadrila 42 asalt, Украина, август 1942 г. Этот самолет подбили советские зенитчики 14 сентября 1943 г. Летчик-инструктор люфтваффе оберфельдфебель Йозеф «Зепп» Рейтбергер сумел дотянуть до своей территории и шлепнуться на вынужденную посадку, летчик остался жив, самолет списали.



Оберфельдфебель Йозеф «Зепп» Рейтбергер пытается не особо запачкаться при форсировании огромной лужи на украинском аэродроме, осень 1943 г. На заднем плане стоит штурмовик Hs-129В-2 (No.132, W.Nr. 141383) 41-й ударной эскадрильи Королевских ВВС Румынии. Рейтбергер обучал румынских летчиков боевому применению штурмовиков Hs-129В. Самолет No.132 был сбит 30 ноября 1943 г.



Крыло к крылу: штурмовики немецких (Hs-129В-2 голубая «Z» W.Nr. 141278) и румынских (No.130, W.Nr. 141231) ВВС на украинском аэродроме, осень 1943 г. Германские и румынские подразделения, вооруженные штурмовиками Hs-129В, действовали на южном участке Восточного фронта в составе 4-го воздушного флота люфтваффе.





Летчик (скорее всего германский инструктор унтер-офицер Гроб) и механик сфотографировались на память на крыле Хеншеля Hs-129B-2 из 60-й ударной эскадрильи ВВС Румынии. Под фюзеляжем самолета подвешены четыре 50-кг бомбы SC-50. Гроба объявили пропавшим без вести после того, как он не вернулся из боевого вылета 21 октября 1943 г.



Штурмовик Hs-129B-2 No.327 W.Nr. 141263 2-го лейтенанта Лазаря Мунтяну был сбит над советской территорией 11 октября 1943 г. Летчик сумел посадить подбитую машину, рядом с ним приземлился самолет сержанта Думитру Маринеску. Мунтяну влез в кабину Хеншеля, после чего Маринеску взлетел. Снимок сделан после посадки «двухместного» Hs-129B-2 на аэродром базирования. Обратите внимание в каком положении «путешествовал» 2-й лейтенант. Известны случаи, когда сбитых товарищей привозили в фюзеляжном отсеке радиоаппаратуры.



действия в период с 20 по 22 декабря 1944 г.

Румынская авиация продолжала выполнять боевые вылеты 23 декабря. Хеншели нанесли бомбовый удар по насчитывающей 150 автомашин колонне немецких войск под деревней Кялна. 15 автомобилей были подожжены. В этот же день очередному налету подверглась станция Филаково. 24 декабря в группе остался только один пригодный к полету штурмовик, поэтому на боевые задания летали лишь пикирующие бомбардировщики Ju-87. Летала или нет румынская авиация в день католического Рождества, 25 декабря, установить не удалось. Несмотря на опять ухудшившиеся погодные условия румынская авиация дважды бомбила колонну войск на шоссе Филаково - Лученец.

Новый год, новые надежды

Первый день последнего года второй мировой войны выдался пасмурным. Благодаря плохой погоде летчики и техники обеих противоборствующих сторон получили возможность спокойно встретить Новый год. 2 января подморозило, туман рассеялся, и война вновь вступила в свои права. Румынские Хеншели в этот день штурмовали автоколонны на дорогах в районе железнодорожной станции Томашув и на шоссе Лучинец-Полтар. Активные боевые действия 41-я эскадрилья продолжила 3 и 5 января 1945 г. Объектами атак Hs-129 с румынскими кокардами на крыльях и фюзеляжах стали железнодорожные станции Калня и Лучинец, отступающие колонны немецких войск в районах Томашовца, Брезнички, Полтара. 5 января самолет адъютанта Константина Богьяна получил попадание зенитным снарядом, но летчик смог довести поврежденную машину домой, на аэродром Мишкольц. Во всех боевых вылетах штурмовики прикрывали истребители Bf.109G из Grupul 9

Румынский Хеншель Hs-129B-2 No.328 W.Nr. 141277 вырывается на старт, лето 1943 г. Под крылом самолета подвешены 50-кг бомбы SC-50. Бомбы снаряжались шупами, которые инициировали подрыв бомбы на небольшом расстоянии от грунта, обеспечивая тем самым больший поражающий эффект. Самолет No.328 принадлежал 60-й ударной эскадрилье ВВС Румынии. 15 октября 1943 г. этот самолет совершил посадку на брюхо с убранными шасси, после чего был отправлен на ремонт в Германию.

Vinatoare (9-я истребительная группа). Немецкой авиации в воздухе практически не наблюдалось, поэтому румынские мессершмитты присоединялись к штурмовикам и наносили удары по наземным целям. За три дня января румынская авиация совершила 107 самолето-вылетов и сбросила 36 т бомб.

19 января началось ставшее традиционным зимнее наступление советских войск. Удар наносился с рубежа западных и северных отрогов Карпат в направлении рек Висла и Одер. Правый фланг 2-го Украинского фронта также принимал участие в зимней наступательной операции. Войска 2-го Украинского наступали на территории Чехословакии. В первый день операции активность авиации сдерживала низкая облачность и метель. На следующий день погода улучшилась, командование 1-го румынского воздушного корпуса бросило в бой все пригодные к полетам самолеты. Хеншели и юнкерсы румынских ВВС работали непосредственно над полем боя и наносили удары по ближним тылам противника.

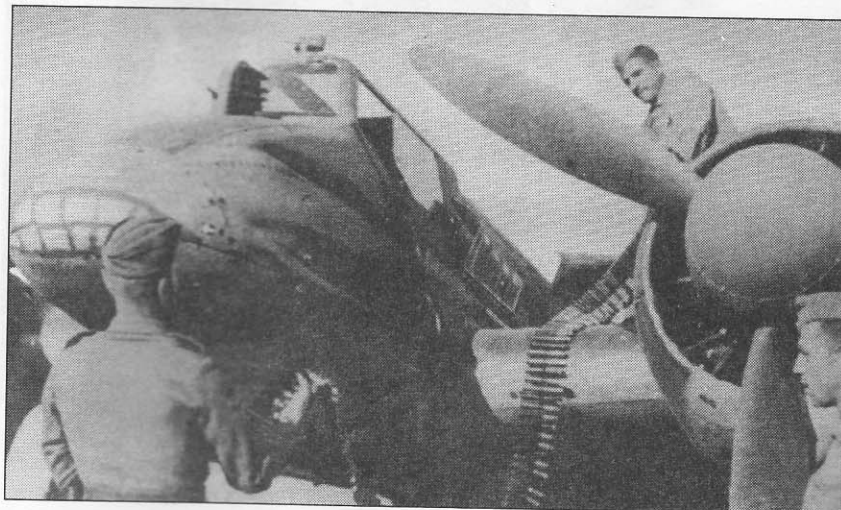
В течение дня Хеншели дважды атаковали позиции немецкой тяжелой артиллерии под Томашевцем и железнодорожную станцию Ловинобана. Сильнейший взрыв свидетельствовал о том, что сброшенные с Hs-129 угодили в состав с боеприпасами. Девять штурмовиков находились в воздухе 10 ч 40 мин и сбросили на противника 2700 кг бомб. Домой вернулось только семь машин. Двух субконтентов Александру Николаи и Константину Думитру объявили пропавшими без вести. Точная причина гибели летчиков (огонь зенитной артиллерии немцев или атаки истребителей) осталась неизвестной.

На следующий день, 14 февраля, воздушная война приняла еще более ожесточенный характер. Потерка Hs-129 уничтожила четыре грузовика и несколько повозок в окрестностях Подричан. Затем Хеншели совместно с пикирующими бом-

Технический персонал румынских ВВС за работой, аэродром Николаев, Украина, начало ноября 1943 г. На заднем плане стоят самолеты Hs-129B-2 No.118a W.Nr. 141122 и No.226a W.Nr. 0233. Буквы «а» рядом с номерами самолетов говорят о том, что это уже вторые в ВВС Румынии штурмовики с такими номерами, «оригиналы» не вернулись из боевых вылетов. Обратите внимание на румынские папахи - caciula.



Советский офицер поздравляет командира расчета зенитного орудия, сбившего 11 октября 1943 г. самолет 2-го лейтенанта Мунтяну (Hs-129B-2 No.327 W.Nr. 141263). Перед «крестом Михая» на борту фюзеляжа Хеншеля написана фраза «НАИ FETITO» («Общая милашка»). Под номером «327» на киле нарисован череп с костями.

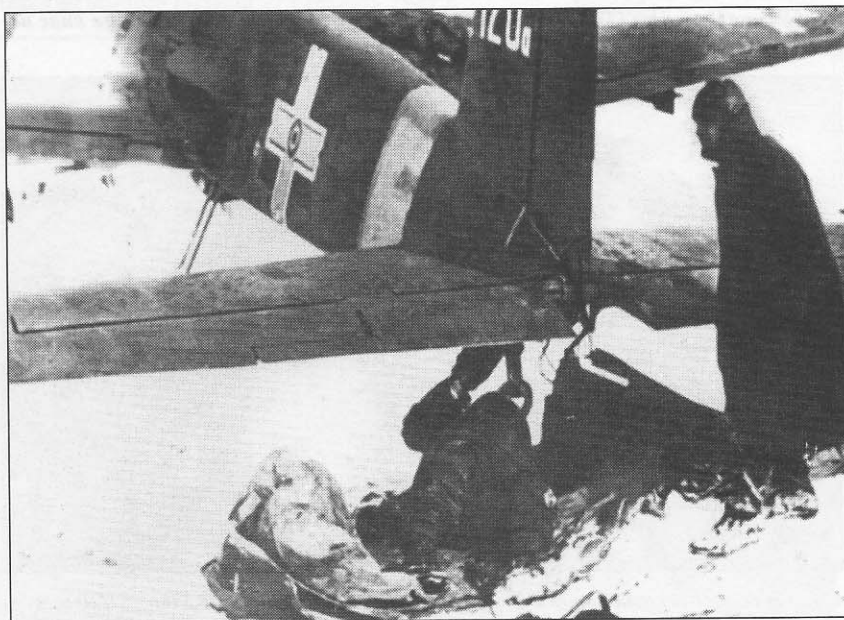


Снаряжение боекомплекта к 20-мм автоматической пушке MG-151/20 штурмовика Hs-129B-2 (вероятно No.226 W.Nr.141244). В носовой части фюзеляжа изображена довольно абстрактная зубастая пасть. 125-патронная лента снаряжалась попеременно бронбойными, зажигательными и разрывными патронами. Тип патронов определялся по цвету кончика пули.





Самолеты из 42-й ударной эскадрильи румынских ВВС готовы к боевому вылету, южная Украина, начало 1944 г. Обратите внимание на зимнюю камуфляжную окраску румынского штурмовика.



Ремонт хвостового колеса штурмовика Hs-129B-2 No.120a W.Nr. 140715), Николаев, ноябрь 1943 г. В качестве «рабочей платформы» механики постелили на снег брезент.



бардировщиками Ju-87 нанесли удар по железнодорожной станции Ловинобана. Этот день также не обошелся потерей: один Хеншель разбился в Мишкольце при облете после ремонта двигателей, летчик адъютант Василе Скрипчар погиб. Скрипчар был известен в Румынии не только в качестве летчика, но и как талантливый репортер и художник.

15 января была достигнута первая цель наступательной операции - советские войска освободили Лучинец. За время наступления румынская авиация выполнила 510 самолето-вылетов, налетав 610 часов и сбросив около 200 т бомб. Летчики разбомбили девять сборных эшелонов, три эшелона с горючим, три важных моста и большое количество единиц техники. Рапорты румынских летчиков нашли отражение в оперативных сводках командования советских 27-й общевойсковой и 5-й воздушной армий.

После нескольких дней передышки румынская авиация возобновила боевую работу, теперь боевые вылеты выполнялись в район города Рожнава. Советские войска вошли в Рожнаву в ночь на 22 января, гарнизон из 1700 венгерских и немецких солдат сдался в плен. Погода не позволяла использовать авиацию до 15 февраля. Три недели «каникул» румыны использовали для перебазирования из Мишкольца в Лучинец, ближе к фронту. 15 февраля командир 41-й эскадрильи Лазарь Мунтяну выполнил два полета на разведку погоды (на Hs-129 с бортовыми номерами 336 и 331). Позже в этот же день, удар по железнодорожным станциям Зволнен, Брежно и Хаяначка нанесли 26 самолетов, которые сбросили 8 т бомб. Адъютант Стефан Пушкач огнем из пушек уничтожил локомотив и четыре вагона. Его Хеншель получил повреждения от зенитного огня, однако Пушкач дотянул до аэродрома Лучинец, после посадки в штурмовике насчитали 14 пробоин. Всего же за войну Пушкачу пять пришлось совершать вынужденные посадки, причем один раз за линией фронта, при этом летчику каждый раз везло! После войны Пушкач ос-

Штурмовик Hs-129B-2 No. 120 W.Nr. 140809 разбился 21 января 1944 г. при посадке на украинском аэродроме Лепетиха. Летчик, капитан Альфред Конрад, погиб. На снимке - дгорающие остатки самолета. Эту машину уже дважды в течение 1943 г. били на посадках. (оба раза - 2-й лейтенант Лазарь Мунтяну), но каждый раз ремонтировали и вводили в строй.

Четыре самолета Hs-129В-2 Королевских ВВС Румынии выстроены в линию на полевом аэродроме юга России. На переднем плане - Hs-129В-2 No.215 W.Nr. 140719, который был потерян 25 октября 1944 г. в результате летного происшествия на аэродроме Сомесени, Трансильвания. Киль, видимый за килем переднего Хеншеля, принадлежит транспортному самолету Me-323 «Гигант».

тался в социалистической Румынии, где стал политическим функционером.

На следующий день штурмовики Hs-129 и пикирующие бомбардировщики Ju-87 нанесли удары по железнодорожным станциям Кремница, Хронска Брежница и Хаяначка.

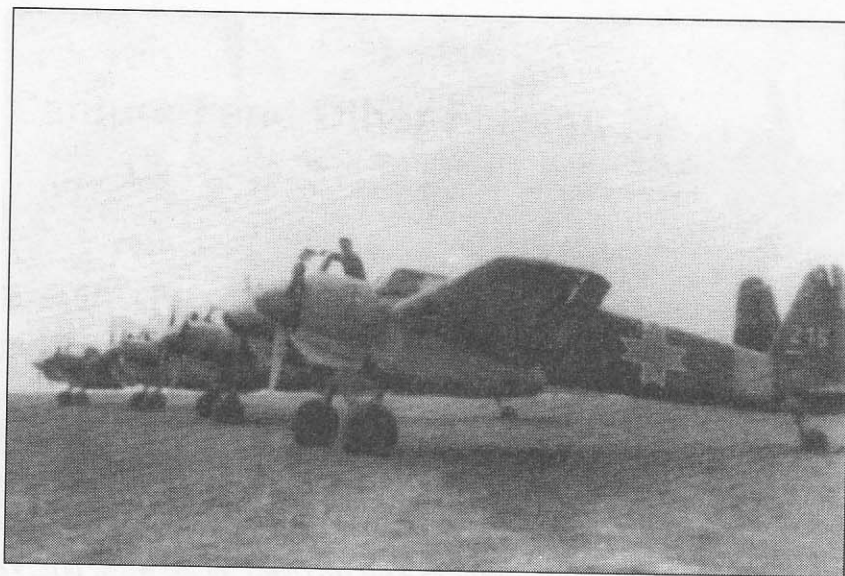
Усиление активности румынской авиации

Советское командование отдало приказ 40-й общевойсковой и 4-й румынским армиям перейти в наступление и решительными действиями прижать немецкие войска к восточному берегу реки Грон, датой начала операции назначили 24 февраля. В 19.00 20 февраля на командный пункт 1-го румынского воздушного корпуса прибыли командующий 5-й воздушной армией генерал Ермаченко и начальник штаба 40-й армии генерал Шарапов. Генералы обсудили с румынскими офицерами план предстоящих действий. Утром 21 февраля офицеры наведения 1-го воздушного корпуса ВВС Румынии выдвинулись на передовые наблюдательные посты для детального изучения местности и подготовки данных, необходимых для планирования ударов авиации.

В речи перед румынскими летчиками техниками советский генерал в частности сказал:

- ...мы надеемся, что наши румынские товарищи не подведут.

Непосредственная авиационная поддержка наступающих войск возлагалась исключительно на румынские ВВС. Плохая погода отсрочила начало боевой работы авиации на один день. 25 февраля небо очистилось от облаков, самолеты получили возможность подняться в воздух. Этот день отмечен в истории румынских ВВС необычайно высокой активностью, победами и потерями. В 148 самолето-вылетах румынские летчики сбросили на позиции немецких войск в треугольнике Очова - Девва-Зволеснка Слатина 35 т бомб. Пилоты сообщили о трех уничтоженных полугусеничных бронеавтомобилях, одной самоходно-артиллерийской



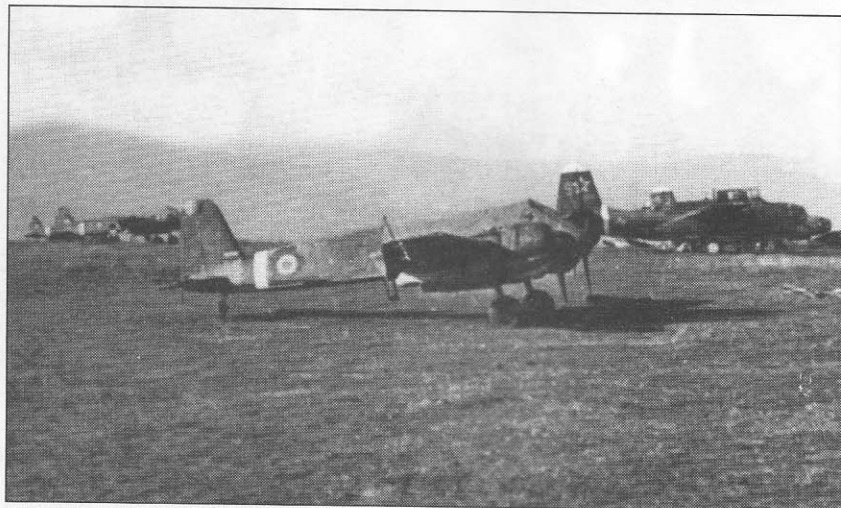
Подготовка румынского Хеншеля Hs-129В-2 к боевому вылету, начало 1944 г. Чехлы с двигателей только начали снимать. Хорошо виден опознавательный знак ВВС Румынии в мае 1941 - августе 1944 г.г.: «крест Михая».



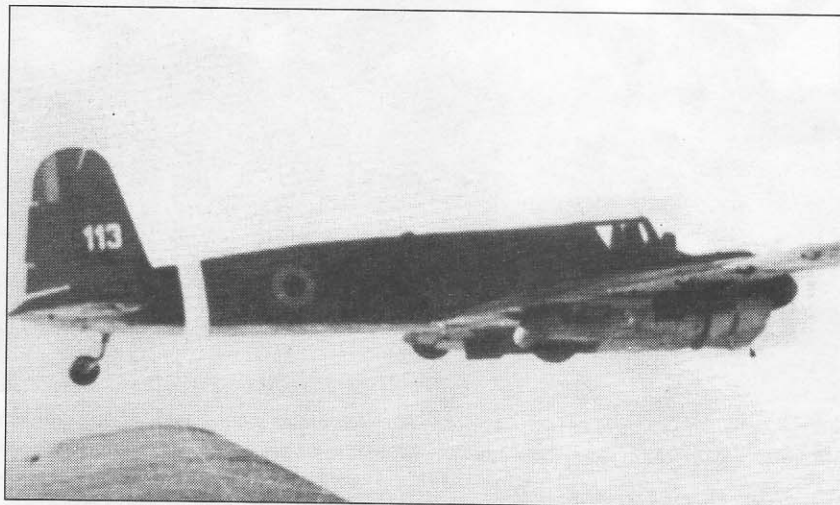
Курсанты Flugzeugführerschule C (школа летчиков категории С) позируют на фоне Hs-129В-1, аэродром Кросно, Польша, апрель 1944 г. В этой школе переучивались на штурмовики Hs-129В и румынские летчики. Обратите внимание на узлы подвески для четырех бомб под нижней частью фюзеляжа.



Сержант Трифан Булхач позирует на фоне Hs-129B-1 No.100 W.Nr. 141879 с подвешенными бомбами SC-50, осень 1944 г. После перехода Румынии на сторону союзников кресты Михая и желтые идентификационные признаки (носы, полосы-кольца, законцовки) авиации Оси на Восточном фронте закрашивались темно-зеленой или светло-голубой красками.



Хеншель Hs-129B-2 (вероятно W.Nr. 142006) на трансильванском аэродроме Баломир, 7 октября 1944 г. На заднем плане - бомбардировщики Дуглас А-20 «Хэвок» ВВС Красной Армии. Самолет W.Nr. 142006 принадлежал люфтваффе и был в числе носильщиков штурмовиков захвачен румынами на своих аэродромах после перехода Румынии на сторону союзников. Самолет получил бортовой номер «238»; сбит зенитным огнем 16 октября 1944 г.



установке, двух автомобилей, пяти конных повозок и восьми пулеметных гнезд, о множестве уничтоженных солдат и офицеров противника. При штурмовке наземных целей прямое попадание снаряда зенитной пушки получил Хеншель адъютанта Виктора Думбрава, летчик с трудом перетянул через линию фронта и шлепнулся на вынужденную посадку недалеко от Дегвы.

Интенсивность воздушных ударов румынской авиации на следующий день несколько снизилась. К вечеру пошел дождь, а видимость уменьшилась до 100 метров. В последние дни февраля установилась температура воздуха +4 град., постоянные дожди и таящий снег превратили аэродром в море воды и грязи, авиация не могла действовать до 4 марта. 4 марта боевые вылеты возобновились. Самолеты Grupul 8 Asalt/Picaş в восемь раз поднимались в воздух (15 самолето-вылетов). Целями ударов Хеншелей являлись позиции немцев в треугольнике Зволена-Лишковице-Жолна. 5 марта над Лешковицами восьмерка Hs-129 появлялась трижды, довершив работу предыдущего дня.

6 марта объектом налетов стала железнодорожная станция Зволена, колонны войск, позиции артиллерии в 2 км от Зволена. Немецкие артиллерийские батареи румыны окончательно подавили 7 марта двумя налетами самолетов из Grupul 8 Asalt/Picaş (Хеншели в этот день летали на боевые задания тройками). В третьем налете три Hs-129 разгромили автоколонну на улице деревни Сляч.

Утро 8 марта для летчиков Grupul 8 Asalt/Picaş началось со звона поднятых в честь Международного женского дня граненных стаканов, в которые была налита прозрачная жидкость с резким запахом. Праздник продолжался недолго, через несколько минут после произнесенно-

Снимок румынского Хеншеля Hs-129B-2 в полете сделан с другого штурмовика того же типа над Венгрией в начале 1945 г. Под крылом и фюзеляжем Хеншеля подвешены бомбы. Оба самолета принадлежали 8-й авиагруппе штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков ВВС Румынии, на вооружении группы также находились пикирующие бомбардировщики Ju-87. Белые полосы вокруг фюзеляжа и опознавательные знаки в виде кокард цветов национального флага наносились на румынские самолеты, действовавшие под советским командованием.

го тоста, пилоты заняли места в кабинах своих самолетов. Цели не изменились: Зволень, Жолна, пять пулеметных гнезд на высоте 391 под Жолной. 9 марта Хеншели вновь наносили удары по тем же самым объектам.

10 марта из-за плохой погоды полетов не было. 11 марта Хеншели сделали 21 самолето-вылет (пять групповых боевых вылетов). Четыре боевых вылета в этот день сделал лейтенант Мунтяну (все на Hs-129 с бортовым номером 228), Мунтяну летал на Зволень, Монтову, Жолну и снова на Зволень.

13 марта погодные условия опять испортились, погода не позволяла авиации действовать в течение десяти дней. 22 марта в командование 1-м румынским воздушным корпусом вступил генерал Трайан Бардулю, сменивший генерала Эммануила Ионеску, которые стали министрами авиации в правительстве Петру Грозу. Смена командующего корпусом почти не отразилась на повседневной жизни и боевой работе личного состава. В день смены командования восьмерка Hs-129 штурмовала шоссе западнее Зволени. Румынская авиация бомбила автомобильный парк в Ковачове, на улицах Зволени было уничтожено десять конных повозок.

23, 24 и 25 марта погода приковала Хеншели к земле. 26 марта было сделано всего два самолето-вылета. В этот день от немецко-фашистских захватчиков доблестными советско-румынскими войсками был освобожден город Зволень. Началось тотальное отступление немцев из Словакии.

Последняя военная весна

После форсирования реки Грон наступление советских войск успешно развивалось в западном направлении. Улучшение погоды позволило румынской авиации вновь

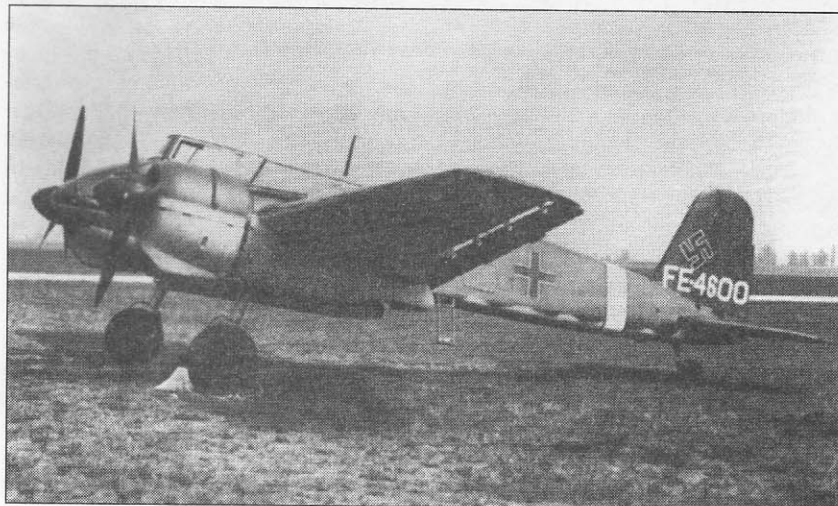
Штурмовик Hs-129B-2 W.Nr. 0385 был брошен в исправном состоянии на аэродроме Тоубакюр в Северной Африке, Тунис, 1943 г. Самолет был переправлен на американскую авиабазу Райт-Филд, шт. Огайо, для проведения летных испытаний. Первоначально на вертикальное оперение нанесли регистрационный код EB-105 (Evaluation Branch - испытательная партия), но потом его заменили на FE-4600 (Foreign Evaluation). Самолет потерпел аварию 24 июля 1946 г., после чего его утилизировали, бронекapsула попала к частному коллекционеру из Австралии.



Румынский летчик и советская авиатрисса позируют для пропагандистского снимка на фоне штурмовика Hs-129B-2 No.233, октябрь 1944 г. Парень и девушка в качестве лавочки используют 50-кг бомбы SC-50. На этом самолете 2-й лейтенант Александру Николау был сбит немецкими зенитками 13 января 1945 г.



Летчики и техники позируют на фоне штурмовика Hs-129B-2 No. 222b, авиабаза Люченец, Словакия, февраль 1945 г. За стабилизатором стоят летчики: Иона Логофату, Виктор Думбрава, Василе Паску и Василе Ангел. Руль направления этой машины - полосатый, красно-желто-голубой; насколько известно больше самолетов Hs-129B с такой окраской рулей направления в румынской авиации не имелось.





В начале 1943 г. британские войска захватили в Тунисе Хеншель Hs-129B-2 W.Nr. 0297. Самолет перекрасили в камуфляж ВВС Великобритании и нанесли соответствующие опознавательные знаки и регистрационный код «NF756». Летные испытания самолета проводились в Коллиуистоне.

приступить к боевой работе. Железнодорожный ударный кулак командования 1-го румынского воздушного корпуса составляли штурмовики и пикирующие бомбардировщики 8-й группы. Точные удары самолетов по противнику расчищали дорогу сухопутным войскам.

1 апреля четверка Хеншелей дважды атаковала отступающие немецкие колонны на шоссе, ведущим от Левице на запад, самолеты уничтожили 11 конных повозок и пять грузовиков. 2 апреля румыны совершили 19 самолето-вылетов на штурмовку воинского эшелона на станции Неманка и расположенной поблизости от станции артиллерийской батареи. 3 апреля единственный боевой вылет совершила тройка Hs-129, самолеты нанесли удар по автомобилям в районе деревни Яловец. В ходе налета попадание в правый двигатель получил самолет лейтенанта Антонеску. За двигателем потянулся шлейф дыма, показались языки пламени. Антонеску немедленно пошел на вынужденную посадку. Самолет после приземления пришлось спилить, но летчик отделался синяками и шишками - прочная броникапсула выдержала столкновение с землей.

4 апреля две четверки Хеншелей нанесли удар по концентрации автомобилей и военной техники немцев в районе Брежно, уничтожив шесть единиц техники. Ближе к вечеру восьмерка Hs-129 атаковала железнодорожную станцию Брежно, летчики доложили об уничтоженном в результате удара паровозе и четырех вагонах.

5 апреля двухмоторные штурмовики появились над Бодоровой.

Самолеты оставили за собой 15 горящих повозок и такое же количество разбитых автомашин. 6 апреля самолеты 1-го румынского воздушного корпуса перебазировались на аэродром Зволена. Время полета в районе Белых Карпат и Нижних Татр сократилось. Первые боевые вылеты из Зволена были сделаны по Кошице, Белуше, Ноздровице. 7 апреля ударам с воздуха подверглись Пухов, Белуша и Кошице.

11-13 апреля румынская авиация действовала в районах Немцова, Раджец, Жилина, Полувси, над словацко-моравской границей. В последующий день самолеты не летали из-за плохой погоды.

С рассветом 15 апреля погода улучшилась, атаки с воздуха возобновились. Три волны Хеншелей (18 самолетов) бомбили и штурмовали ведущее в Маков шоссе, железнодорожные станции Нижна и Шумица. Было сброшено пять с половиной тонн бомб, пилоты доложили о 30 разбитых автомобилях, двух поездах и одном паровозе. Адъютант Василе Песку получил повреждения внутренних органов в результате превышения допустимой перегрузки на выходе из пикирования. Песку сумел вернуться на базу. Друзья вытащили пострадавшего пилота из кабины штурмовика и немедленно отправили в госпиталь. 20-летний парень остался инвалидом на всю жизнь. Песку совершил 225 боевых вылетов.

В понедельник 16 апреля на фронт прибыл с визитом министр обороны Румынии генерал Василе Расчану, лично вручивший награды отличившимся. На глазах министра на боевое задание ушли две тройки

Hs-129, которые возглавил командир эскадрильи Лазарь Мунтяну. Над Бановым его самолет получил попадание в правую плоскость крыла, в результате взорвался топливный бак и вышел из строя двигатель Гном-Рон. На одном моторе Мунтяну перетянул через реку Ваш и сел на только что оставленном отступающими немцами аэродроме Тренчин. При грубой посадке машина получила дополнительные повреждения, пострадал и сам Мунтяну. Самолет и летчик немедленно подверглись обстрелу из стрелкового оружия и минометов с правого берега Ваша. Жизнь румынскому летчику спас командир советской артиллерийской батареи лейтенант Тунев, которая по его приказу открыла ураганный огонь по границам летного поля, не позволяя немцам приблизиться к самолету. Лейтенант лично вытащил Мунтяну в безопасное место, откуда командира румынской штурмовой эскадрильи отправили в госпиталь. Раны Мунтяну оказались не опасными - 21 апреля он вернулся в сове подразделение.

17 апреля летчики 41-й эскадрильи четыре раза летали в бой без своего командира. 16 Хеншелей бомбами и снарядами нанесли удар по концентрации пехоты и техники противника сначала в районе Дритомны, затем - Венгерского Брода, Пракшитци и Корытне. Под Корытной штурмовики рассеяли колонну из 60 конных повозок и 30 автомобилей.

Восстановление аэродрома Тренчин румынские наземные службы начали прямо под огнем противника, но плохая погода препятствовала перебазированию сюда самолетов. В течение нескольких дней авиация совершала только полеты на разведку. Только 20 апреля пять Hs-129B смогли нанести удар по Корытне, самолеты подавили минометную батарею, расположенную на опушке леса юго-западнее деревни. 21 апреля своих летчиков в бой вновь повел лейтенант Мунтяну. Тройка Хеншелей в одном вылете сначала нанесла удар по позициям немцев в районе Дольне Немчи, затем - по Славкову. В последующие три дня погода опять ухудшилась, только один раз четверка Hs-129B сумела отбомбиться по Дольне Немчи.

Статистика боевой работы 41-й эскадрильи в период с 25 марта по 24 апреля 1945 г. выглядит следующим образом: выполнено 160 самолето-вылетов (34 групповых боевых вылета) суммарной продолжительностью 177 ч 20 мин; сброшено 48,9 т бомб, уничтожено 122 автомобиля,

91 конная повозка, 4 железнодорожных состава, 3 артиллерийских позиции, 1 танк и 1 мост. В воздушных боях румынская авиация участия не принимала по причине полного отсутствия в воздухе самолетов противника. Потери эскадрильи составили два Hs-129B.

Последний рывок. В тени боев за Прагу

С приходом весны всем стало ясно - конец войны не за горами, однако финал еще не наступил. 26 апреля районом активных действий самолетов 8-й группы стал Венгерский Брод. Тройки Хеншелей восемь раз бомбили и штурмовали город. Во всех боевых вылетах группы возглавлял лейтенант Мунтяну, который в этот день летал на самолете с бортовым номером 222b. Восемь налетов на Венгерский Брод выполнили пикировщики из братской Escadrile 74 Picaş.

Первый раз 26 апреля самолеты пошли на взлет в 7 часов утра, целью удара был мост возле деревни Суча Лож. Штурмовики прикрывали истребители IAR-81, но поскольку вражеской авиации в небе не наблюдалось, они присоединились к Хеншелям, наносившим удары по мосту. Мост удалось серьезно повредить. В течение дня штурмовики атаковали позиции противника в районах населенных пунктов Суча Лож, Венгерский Брод, Дольне Немчи, трижды Hs-129 штурмовали позиции артиллерии около Нивиницы. За день румынские самолеты сбросили 72 т бомбы и выполнили 57 самолето-вылетов. 27 апреля в приказе по случаю освобождения Венгерского Брода советского командования отмечалось:

- Взятие города стало возможным только благодаря действиям авиации.

27 апреля десять Хеншелей тремя волнами нанесли удар по Тишнову. 28 апреля авиация не летала, 29 апреля румыны бомбили и штурмовали колонны противника на дорогах в окрестностях Добиковцев. 30 апреля на деревни Нидачлебицы и Бойковицы румынские самолеты сбросили 2100 кг бомб.

Первый день мая 1945 г. авиация летала, не смотря на сильный дождь. В ходе одного из налетов четверка Хеншелей рассеяла колонну пехоты к юго-западу от Оломоуца. 2 мая внимание румынских летчиков привлекла железнодорожная станция Холишов. Налеты на станцию и город продолжались 4 и 5 мая.

6 мая началась последняя на-

ступательная операция войны в Европе - рывок к Праге. Румынская авиация поддерживала сухопутные войска, наступавшие на Протеёв. 7 мая румынская авиация уничтожила северо-западнее Протеёва 15 автомобилей, 8 мая летчики штурмовали колонны войск и техники противника на дорогах в окрестности Урчице и Вышовицы.

9 мая 1945 г. в воздух поднялись лишь бипланы IAR-39, которые разбрасывали листовки. Немцы сдавались в плен, не оказывая сопротивления. Однако, некоторые истории приводят данные, согласно которым война для румынских авиаторов завершилась несколько позже. 11 мая румыны выполнили наносили удары по частям Российской освободительной армии генерала Власова. Власовцам терять было нечего, и они отчаянно сопротивлялись в лесах под Венгерским Бродом. Вечером 11 мая 1945 г. самолеты вернулись из последнего боевого вылета румынских ВВС во второй мировой войне. Над территорией Чехословакии румынские летчики воевали 144 дня.

За пять месяцев боевых действий, с 19 декабря 1944 г. по 11 мая 1945 г. летчики 41-й штурмовой эскадрильи выполнили 422 самолето-вылета (119 групповых боевых вылетов), налетав 370 ч и сбросив 130 т бомб. В результате действий эскадрильи было рассеяно 66 колонн войск противника, уничтожено 185 автомобилей и 66 конных повозок, на железнодорожных станциях пилоты Хеншелей разбили 13 поездов, среди прочего уничтоженно-

го имущества врага - артиллерийские орудия, минометы, пулеметы. Потери эскадрильи составили восемь штурмовиков Hs-129B.

27 июля 1945 г. румынские Хеншели взлетели с чехословацкого аэродрома и взяли курс на юго-восток. - домой, в Румынию, на аэродром Чимбав, расположенный недалеко от Брашова. Здесь Hs-129B базировались вплоть до снятия их с вооружения ВВС Румынии.

Техническое описание самолета Хеншель Hs-129

Самолет Хеншель Hs-129 представлял собой двухмоторный низкоплан с убираемым трехопорным шасси.

Сечение фюзеляжа близко к треугольному, фюзеляж состоял из трех секций: передней бронированной; средней заодно с которой выполнялся центроплан крыла и мотогондолы; хвостовой.

В передней бронекapsule размещалась кабина летчика. Днище и лобовая стенка капсулы изготовлены из бронелистов толщиной 12 мм, борта - из бронелистов толщиной 6 мм. Соединение бронелистов выполнялось сваркой. Фонарь кабины состоял из неподвижного козырька и сдвижного в направлении по полету сегмента. В козырьке из стальных полос толщиной 6 мм монтировалось лобовое бронестекло толщиной 75 мм. Голова летчика находилась на расстоянии 30 см от лобового бронестекла, от ударов об стекло голову



Болгарский летчик-испытатель занял место в кабине Хеншеля Hs-129B-2. Снимок сделан в октябре 1943 г. во время визита делегации ВВС Болгарии в Германию. Рядом с кабиной стоят еще три болгарских офицера и немецкий летчик-инструктор. Болгария изучала возможность принятия на вооружение своих ВВС самолетов Hs-129B, но в конечном итоге выбор был сделан в пользу пикирующих бомбардировщиков Ju-87.

Технические данные

	Hs-129B-0	Hs-129B-1	Hs-129B-2
Двигатель	2 x Гном-Рон 14М-04/05		
Длина, м		9,75	
Высота, м		3,25	
Размах крыла, м		14,20	
Размах стабилизатора, м		4,78	
Площадь крыла, м ²		29,00	
Масса пустого, кг	3675	3661	3810
Нормальная взлетная масса, кг	3839	4057	4197
Максимальная взлетная масса, кг	5000	5000	5250
Скороподъемность, м/с	-	-	8,25
Дальность полета, км	750	-	680

Данные о производстве самолетов Hs-129B-1/B-2/B-3

	1941	1942	1943	1944
январь	-	3	24	30
февраль	-	3	27	25
март	-	6	30	35
апрель	-	31	33	35
май	-	18	36	35
июнь	-	18	36	35
июль	-	20	40	18
август	-	24	40	3
сентябрь	-	15	40	17
октябрь	-	33	40	-
ноябрь	-	24	40	-
декабрь	1	24	24	-
всего:	1	219	414	225

Всего изготовлено 859 самолетов Hs-129B-1/B-2/B-3

летчика предохраняли кожаные валики. На некоторых самолетах на раме козырька фонаря кабины устанавливались зеркала заднего обзора.

Каркас сдвижного сегмента фонаря кабины выполнялся из дюралюминия, в верхней части монтировалась прозрачная плексигласовая панель. Боковое остекление включало с каждой стороны один фиксированный сегмент и один сдвижной (по полету). На левой сдвижной панели бокового остекления наносились под углами 10, 20 и 30 градусов к горизонту риски, облегчавшие летчику выдерживать угол пикирования. Боковые панели можно было сдвинуть как изнутри кабины, так и снаружи.

Бронесиденье летчика крепилось к задней стенке бронекapsулы посредством трубчатой рамы параллелограммного типа. Сиденье регулировалось по высоте вручную. В чашке сиденья имелась выемка под ранец парашюта. Привязные ремни крепились к креслу в четырех точках. Особенностью кабины летчика являлась необычно короткая ручка управления. Педали управления рулем направления - обычные для немецких

самолетов того периода типа 8-3715 A-2, изготовленные литьем из легкого металлического сплава.

Кабина обогревалась бензиновым отопителем, установленным в носу фюзеляжа вне бронекapsулы. Общая масса передней секции фюзеляжа составляла 469 кг.

Центральная секция фюзеляжа полумонококовой конструкции изготавливалась из легкого металлического сплава. Она состоит из непосредственно части фюзеляжа, внутренних частей плоскостей крыла и мотогондол. Центральная и передняя части фюзеляжа соединяются болтами. Силовой набор центральной секции состоит из лонжеронов, стрингеров и четырех шпангоутов. Между шпангоутом №1 и шпангоутом №2 расположен резервуар с рабочей жидкостью гидросистемы, между шпангоутом №1 и №3 - протектированный топливный бак; топливный бак с бортов прикрыт бронелистами толщиной 6 мм. В центральной секции фюзеляжа также находятся также пушки MG-151/20 и пневматические механизмы перезарядки пулеметов MG-17. На шпангоуте №3

закреплен привод закрылков. Аккумулятор устанавливался в верхней части фюзеляжа между шпангоутами №3 и №4.

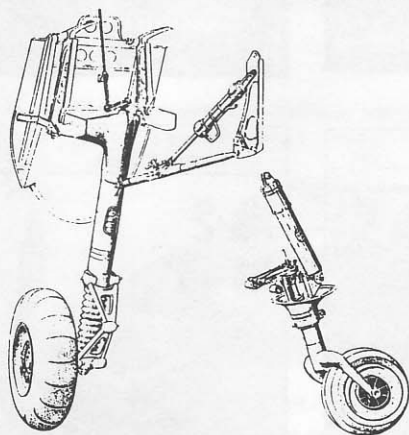
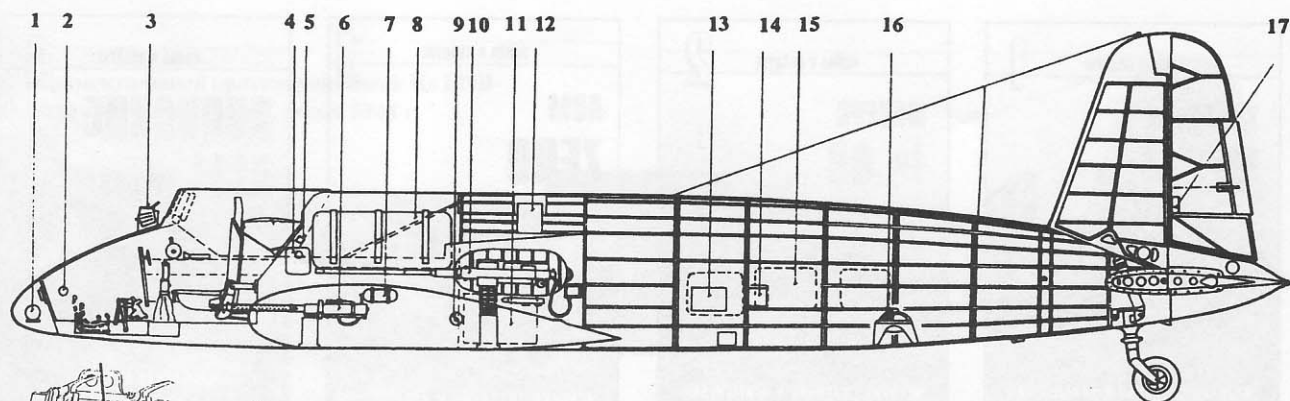
Внутренняя секция плоскости крыла имела двухлонжеронную полумонококовую конструкцию и усиленный носок. Кроме лонжеронов в состав силового набора входили четыре главных и две промежуточных нервюры. В центроплане устанавливались пулеметы MG-17 и магазины с патронами к пулеметам, а также размещался боекомплект к пушкам. В левой внутренней секции крыла находился комплект для выживания, в состав которого в частности входили пистолет-пулемет MP-40, стальная каска и противогаз. Трубчатая подмоторная рама крепилась к 2-й и 3-й промежуточным нервюрам. В мотогондолах находились приводы уборки/выпуска основных опор шасси и огнетушители, масляные баки находились в плоскостях крыла между 3-й и 4-й нервюрами. Масса центральной секции фюзеляжа без двигателей и опор шасси составляла 1063 кг, с двигателями и шасси - 2666 кг.

К задней части фюзеляжа полумонококовой конструкции, изготовленной из легких сплавов, крепится хвостовое оперение. В силовой набор входят десять шпангоутов и стрингеры. Радиостанция FuG-16Z УКВ диапазона установлена в хвостовой части между шпангоутами №3 и №4. Рядом с радиостанцией хранятся инструмент для ее ремонта и техническая документация на нее. Дистанционный компас закреплен на шпангоуте №6. Опора хвостового колеса и гидроамортизатор одним концом закреплены на шпангоуте №9. На конце хвостовой части фюзеляжа смонтирован аэронавигационный огонь белого цвета. В хвостовой части возможен монтаж оборудования для буксировки планера.

Внешние секции крыла изготавливаются отдельно. Каждая (левая и правая) секция имеет двухлонжеронную полумонококовую конструкцию с усиленным носком. В силовой набор внешней секции крыла включены шесть нервюр. Лонжероны имеют двутавровый профиль.

Элероны имеют металлический каркас с обшивкой из полотна. Привод элеронов - гидравлический. Масса внешней секции крыла составляет 122 кг.

Навигационные огни крепятся к законцовкам крыла, красный - на левой, зеленый - на правой. На левой секции крепится трубка Пито. На самолетах ранних выпусков под ле-



вой секцией крепилась посадочная фара в цилиндрическом обтекателе.

Хвостовое оперение имеет металлическую полумонококовую конструкцию. Горизонтальный стабилизатор состоит из правой и левой половин. Силовой набор стабилизатора включает главный лонжерон и передний, вспомогательный лонжерон и по три нервюры в каждой половине. В каждой половине смонтировано по электромотору привода триммеров. Руль высоты также состоит из двух половин, половины руля высоты взаимозаменяемы. Рули имеют статическую и аэродинамическую балансировку.

Вертикальное оперение имеет однолонжеронную конструкцию с вспомогательным лонжероном в передней части. Силовой набор включает, помимо лонжеронов, три нервюры. Внутри вертикального оперения установлен электромотор привода триммера руля направления.

Руль направления - металлической конструкции с полотняной обшивкой, сбалансирован статически и аэродинамически.

Хвостовая опора шасси - одноколесная. Основные опоры - одноколесны с гидропневматическими амортизаторами. Уборка/выпуск основных опор выполняются гидроприводом. Опоры убираются в мотогондолы поворотом по полету. В убранном положении колеса основных опор шасси частично выступают за обводы мотогондол. Масса одной

основной опоры с колесами и приводом составляет 125 кг. Неубираемое хвостовое колесо оснащено гидропневматическим амортизатором. Масса хвостовой опоры 18 кг. Давление в пневматиках основных опор 4 атмосферы, в пневматике хвостовой опоры - 3,5 атмосферы.

Силовая установка включает два французских 14-цилиндровых радиальных двигателя воздушного охлаждения Гном-Рон 14М 04/05. Двигатель 14М 04 имеет вал, вращающийся против часовой стрелки и устанавливается на левую плоскость крыла; вал двигателя 14М 05 вращается по часовой стрелке и монтируется на правой плоскости. Максимальная взлетная мощность двигателя Гном-Рон 14М 04/05 700 л.с. при частоте вращения вала 3030 оборотов в минуту. Максимальная продолжительная мощность - 660 л.с. на высоте 4025 м в условиях стандартной атмосферы. Масса сухого снаряженного двигателя 589 кг. Двигатели прикрыты броней толщиной 5 мм.

Двигатели приводят во вращение трехлопастные металлические воздушные винты Ратье-1527/1528 диаметром 2,6 м. Шаг лопастей воздушного винта изменяется с помощью электропривода в диапазоне от 26 до 50 град. Установка шага лопастей производится автоматически или вручную. Масса одного воздушного винта - 94 кг.

Емкость двух маслобаков на самолетах модификации Hs-129B-1 составляет 35 л, на самолетах Hs-129B-2 - 41 л. Прикрытые броней маслорадиаторы расположены под центральной секцией фюзеляжа.

Топливная система включает три протектированных основных бака для горючего. Верхний фюзеляжный бак имеет емкость 200 л, два нижних фюзеляжных бака - по 205 л. В качестве горючего используется бензин с октановым числом не менее 87.

С помощью гидросистемы убираются и выпускаются основные опоры шасси и закрылки.

Пневматическая система служит для дистанционной перезарядки пулеметов MG-17.

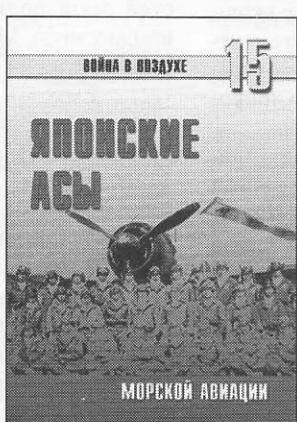
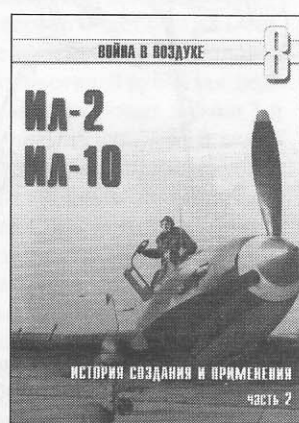
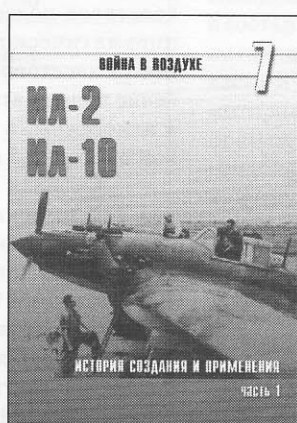
Электрическая система напряжением 24 В состоит из генератора и аккумуляторной батареи.

В состав приборного оборудования входит комплект пилотажно-навигационных приборов и приборы контроля работы двигателей. Пилотажно-навигационные приборы расположены на приборной доске, установленной в кабине летчика ниже лобового бронестекла. Из-за тесноты кабины приборы работы контроля двигателей пришлось монтировать на внутренних частях мотогондол.

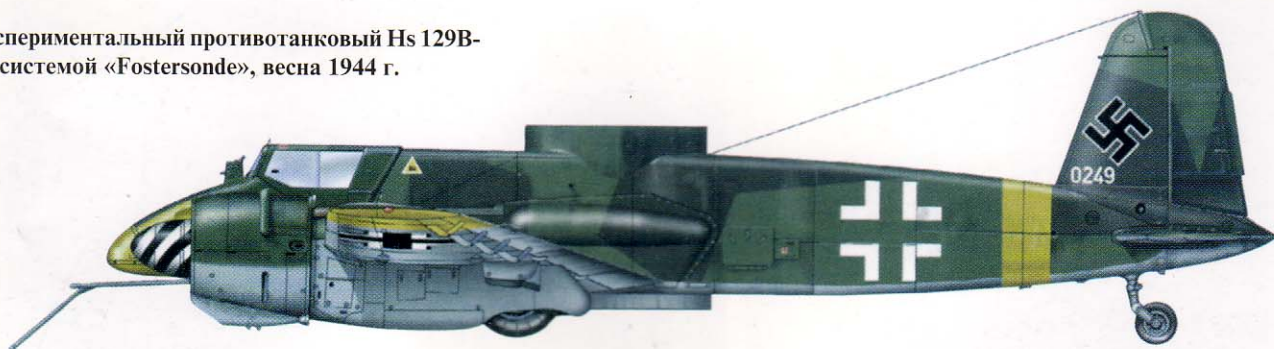
Состав радиооборудования неоднократно менялся в процессе производства. Самолеты Hs-129B оснащались приемо-передающими радиостанциями для связи с землей FuG-16ZY или FuG-16ZE, приемо-передающими радиостанциями FuG-16 и FuG-25. На самолетах поздних выпусков ставились радиополукомпасы, имевшие характерные круглые рамочные антенны.

Штатное вооружение самолета состояло из двух автоматических пушек Маузер MG-151/20 калибра 20 мм и двух пулеметов Рейнметалл-Борзиг MG-17 калибра 7,92 мм. Пулеметы и пушки оснащены электропуском, перезарядка пулеметов - с помощью пневмосистемы, перезарядка пушек - электрическая. Бокомплект к пулеметам составляет 500 патронов на ствол. К пушкам - 125 снарядов на ствол.

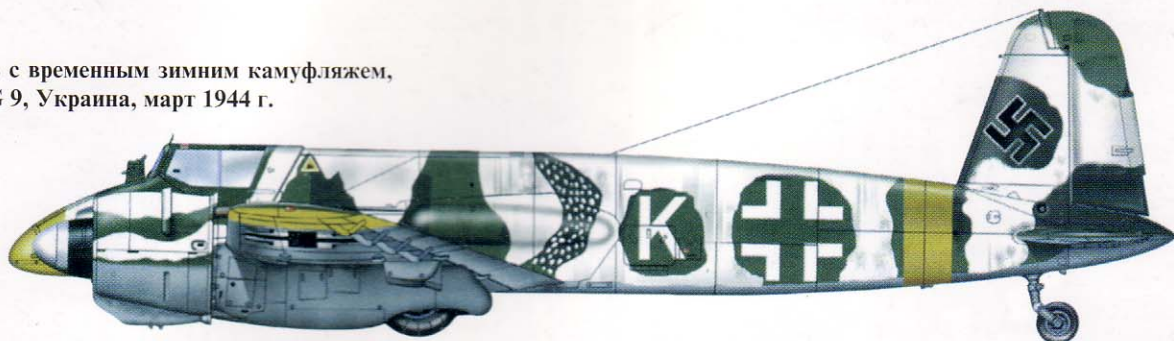
На самолете установлен прицел Ревис С-12/С. Машины, вооруженные 75-мм пушками оборудовались телескопическими прицелами ZFR-3. Слева от прицела монтировалась плата с горизонтальными металлическими полосками, по которым летчик определял пространственное положение самолета по крену на пикировании. Необычная установка прицела на фюзеляже перед кабиной объясняется нехваткой свободного пространства в кабине.



Экспериментальный противотанковый Hs 129B-2 с системой «Fostersonde», весна 1944 г.



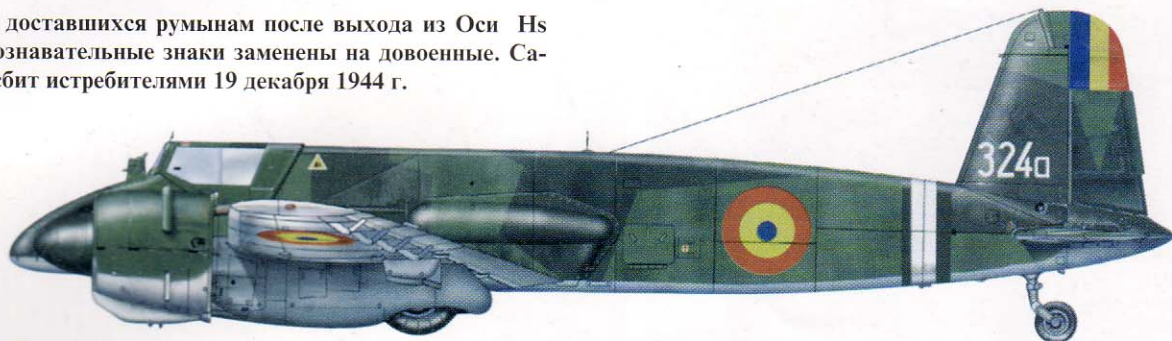
Hs 129B-2 с временным зимним камуфляжем, 10 (Pz)/SG 9, Украина, март 1944 г.



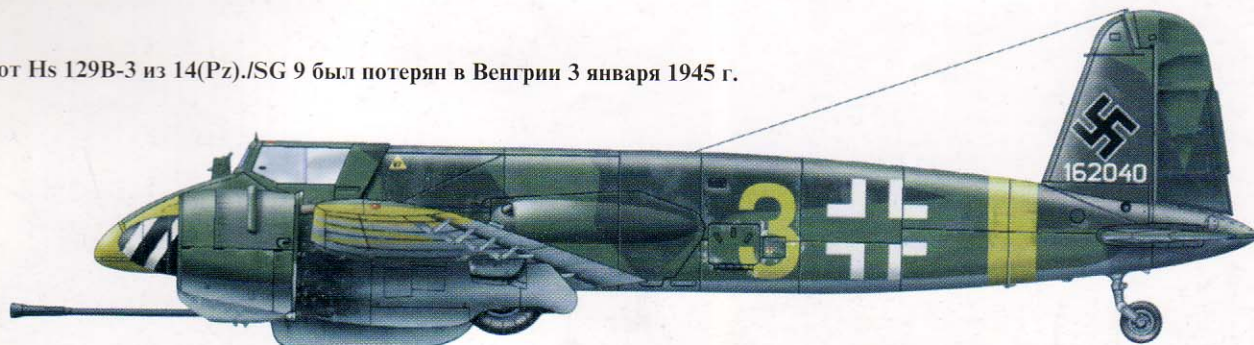
Hs 129B-2 сержанта Василе Клару из румынских ВВС, 42-я эскадрилья 8-й штурмовой авиагруппы, 1944 г. Самолет был списан после вынужденной посадки на территории Молдавии из-за остановки двигателя. «B4» в треугольнике обозначает 87-октановый бензин B4.



Один из 20 доставшихся румынам после выхода из Оси Hs 129B-2. Опылительные знаки заменены на довоенные. Самолет был сбит истребителями 19 декабря 1944 г.



Этот Hs 129B-3 из 14(Pz)/SG 9 был потерян в Венгрии 3 января 1945 г.



Кавалер Рыцарского креста оберлейтенант Рудольф Рюффер на Hs 129B-2 взлетает на штурмовку советских войск на Кубанском секторе Восточного фронта, весна 1943 г.



Hs 129B-2 румынских ВВС на Восточном фронте, 1944 г. Этот самолет был подбит огнем с земли 29 апреля 1944 года и совершил вынужденную посадку. После ремонта использовался румынами для тренировок летчиков.

