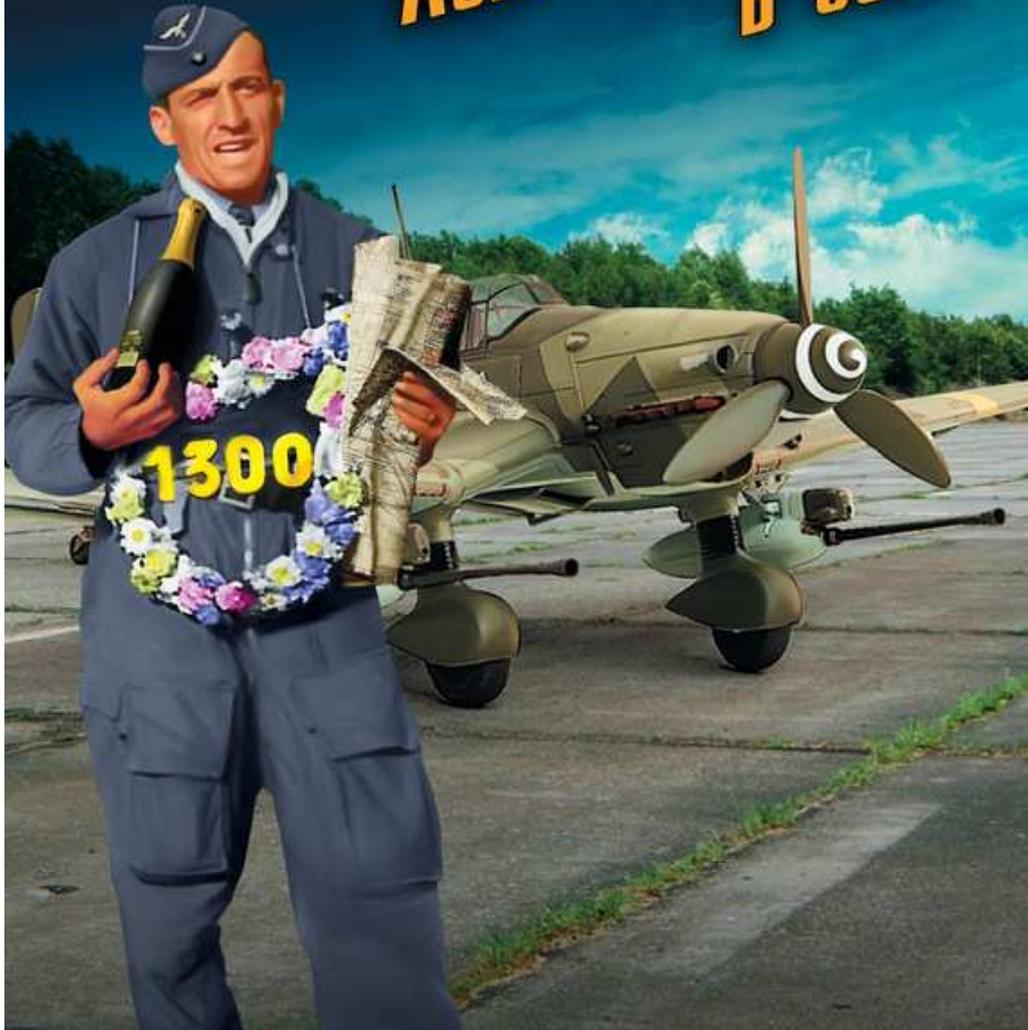


Александр
КЛИНГЕ

«Штукас»

Асы Блицкрига
в бою



Александр Клинге
«Штукас». Асы Блицкрига в бою
Серия «Асы против асов»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6700251
«Штукас». Асы Блицкрига в бою/Александр Клинге.: Яуза, Эксмо; Москва; 2013
ISBN 978-5-699-67635-4

Аннотация

Не было на фронтах Великой Отечественной более ненавистного самолета, чем «Юнкерс-87», который гитлеровцы окрестили «штукой» (от немецкого Sturzkampfflugzeug – «пикирующий бомбардировщик»), а красноармейцы прозвали «крылатой смертью» и «лаптежником» (за неубирающиеся шасси с характерными обтекателями). Непревзойденная точность бомбометания и большая бомбовая нагрузка, сводящий с ума вой сирен, включавшихся во время пикирования, великолепная выучка экипажей (именно на «штуке» воевал Ганс-Ульрих Рудель, лучший ас Люфтваффе и единственный кавалер высшей награды Рейха – Рыцарского креста с Золотыми дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами) – в первые годы войны Ju.87 не имел себе равных, став главным символом Блицкрига. Именно эскадры «юнкерсов» расчищали путь немецким танковым клиньям, снайперски поражая малоразмерные цели, – как говорили наши бойцы: эта крылатая сволочь даже в начищенный пятак попадет, лишь бы блестел!

В судьбе легендарного самолета, как в зеркале, отразилась судьба Люфтваффе и всего гитлеровского Рейха – от невиданного взлета до неслыханного падения, от блистательных триумфов в начале Второй Мировой до стремительного заката после 1942 года. Почему век прославленного пикировщика оказался так недолог, как воевали, побеждали и умирали гитлеровские асы – читайте в этой книге, лучшем исследовании боевого применения проклятой «штуки».

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	6
Глава 2	16
Глава 3	22
Глава 4	30
Конец ознакомительного фрагмента.	35

Александр Клинге «Штукас». Асы Блицкрига в бою

Предисловие Символ блицкрига

Мир военной авиации – мир соперничества, мир постоянной конкуренции. Это далеко не случайно. Скорость, скороподъемность, дальность полета, бомбовая нагрузка – оказаться первым по каждому из этих показателей значило превзойти потенциальных, а потом и реальных противников на поле боя. Именно поэтому военная авиация так тесно связана с авиационным спортом. Случались, конечно, и конфузы – когда выяснялось, например, что самый быстрый имеет катастрофически низкую живучесть в условиях реального боя, самый мощный опаснее для собственных экипажей, чем для противника, а самый тяжело вооруженный страдает совершенно недостаточной маневренностью. И до сегодняшнего дня не прекращаются споры о том, какой из многочисленных самолетов, действовавших над полями и волнами Второй мировой, был «самым-самым» – самым лучшим истребителем, самым эффективным бомбардировщиком, самым неуязвимым разведчиком...

«Юнкере Ju-87», знаменитая «Штука», в момент своего появления на свет вряд ли мог претендовать на первенство в какой-нибудь номинации. Не слишком скоростной, не отличавшийся выдающейся дальностью и бомбовой нагрузкой, этот самолет поначалу был обойден вниманием военных экспертов, многие из которых считали его посредственной и даже откровенно неудачной машиной. Основания для этого действительно имелись. Чего стоят хотя бы не убирющиеся в полете стойки шасси – к концу 1930-х годов явный и бесспорный анахронизм! И все же вскоре после начала Второй мировой «Штука» заняла пьедестал, на котором остается по сегодняшний день – она по праву считается самым знаменитым и узнаваемым самолетом той войны.

Действительно, этот неуклюжий силуэт с ломаными крыльями и торчащими вниз стойками шасси известен каждому. Пожалуй, ни одна другая машина в более чем вековой истории военной авиации не стала настолько знаменитой. С самого начала Второй мировой войны он перестал быть просто оружием, он стал символом. Символом окруженного ореолом непобедимости вермахта, символом блицкрига, символом германской воздушной мощи. Далеко не случайно именно Ju-87 представляет Люфтваффе во многих отечественных и зарубежных кинолентах, посвященных Второй мировой войне. Стоит упомянуть и о том, что именно на «Штуке» летал один из самых титулованных германских пилотов Люфтваффе, единственный кавалер высшей награды Третьего рейха Ганс-Ульрих Рудель.

Этот самолет можно назвать поистине легендарным не только потому, что с ним связано много легенд и что противники Германии часто считали его едва ли не «чудо-оружием» Третьего рейха. Судьба «Штуки» служит своеобразным зеркальным отражением судьбы Люфтваффе, да и Третьего рейха в целом. Создание в середине 1930-х годов, триумфальный дебют в Испании, полоса побед в Польше и Франции и... вполне логичный, но неожиданный провал в «Битве за Англию». Новый взлет в первый год войны с Советским Союзом – и уже окончательный, неудержимый закат с 1943 года.



Пожалуй, самое известное фото «Штуки»

Представленная вниманию читателя книга не ставит своей целью скрупулезно воссоздать полную историю появления на свет и боевого применения «Штуки». Задача автора скромнее и конкретнее – выяснить, в какой степени легенда соответствует реальности и чем объясняется блестящая карьера далеко не выдающегося на первый взгляд пикировщика.

Глава 1

«Штука» учится летать: история создания

Обозначение «Штука» (Stuka), прочно закрепившееся за «восемьдесят седьмым», является сокращением от Sturzkampfflugzeug. В переводе с немецкого этого означает «пикирующий бомбардировщик» и изначально являлось обозначением не конкретной машины, а целого класса боевых самолетов. То, что имя закрепилось за конкретным представителем этого класса, объясняется двумя обстоятельствами – во-первых, оглушительным успехом пикирующего «Юнкерса», во-вторых, тем, что до конца войны у него так и не появилось достойного преемника.

Первый опытный образец Ju-87 поднялся в воздух в 1935 году. Однако для того, чтобы проследить историю этого самолета, придется заглянуть в прошлое немного дальше. Первые опыты бомбометания с пикирования относятся еще к временам Первой мировой войны. Считается, что первопроходцем в этом деле был английский летчик лейтенант У. Браун, который 14 марта 1918 года на истребителе-биплане RAF S.E.5 первым сбросил бомбы с пикирования. Вряд ли он действительно стал первым – то, что поразить цель можно гораздо точнее, обеспечив прицеливание всем корпусом самолета, было очевидно.

Сложнее обстояло дело с реализацией этой задачи. Для того чтобы обеспечить точное поражение цели, нужно было пикировать как можно круче и выходить из пике на как можно меньшей высоте. Соответственно, конструкция самолета должна была быть рассчитанной на значительные перегрузки. Бомбардировщики Первой мировой войны – тяжелые многомоторные бипланы – этим требованиям не отвечали. Истребители подходили гораздо лучше, но легкие машины были неспособны взять на борт хоть сколько-нибудь значительную бомбовую нагрузку. К тому же в случае, если бомбы подвешивались под фюзеляжем, возникала необходимость установки специального устройства, которое в момент сброса выводило бомбу за пределы диска ометания винта. В противном случае бомбовый груз представлял бы большую опасность для собственного самолета, чем для врага.

Это была первая предпосылка для создания пикирующего бомбардировщика. Вторая заключалась в том, что уже в конце Первой мировой была осознана необходимость создания специального самолета поля боя, способного поддерживать свои войска на переднем крае. Основные требования к такой машине – достаточная огневая мощь и защита хотя бы от стрелкового оружия. Первыми специализированные самолеты-штурмовики начали создавать немцы – причем особенно удачными считаются конструкции профессора Хуго Юнкерса (1859–1935) – биплан J.I и моноплан J.10 (CL.I).

В течение 1920-х годов росли скорости и высоты, с которых сбрасывались бомбы, попадать в цель с горизонтального полета становилось все труднее, особенно если эта цель была сравнительно невелика по размерам и находилась в движении. Тем не менее идея создания специализированного легкого бомбардировщика, предназначенного для ударов с пикирования, родилась далеко не сразу. Многие военные – как теоретики, так и практики – рассматривали бомбардировочную авиацию в русле знаменитой доктрины Дуэ, делая ставку на тяжелые многомоторные самолеты, способные наносить удары по стратегическому тылу противника.

Однако эта доктрина была совершенно непригодной для морской авиации, целью которой были сравнительно небольшие и маневренные корабли. Насколько велики шансы поразить бомбой даже сравнительно крупный линкор? Этим вопросом в 1920-е годы больше других интересовались, пожалуй, американские военные. В США в силу географического положения страны, окаймленной двумя океанами и имеющей сравнительно безопасных

соседей, военно-морской флот имел определенный приоритет перед сухопутной армией. В первой половине 1920-х годов по инициативе генерала Уильяма Митчелла был проведен целый ряд экспериментов, показавших, что самолет стал опасным противником даже для достаточно хорошо защищенного корабля. Однако в то же время стало очевидно, что для гарантированного потопления линкора или тяжелого крейсера необходимо несколько попаданий; горизонтальные бомбардировщики не обеспечивали достаточной точности даже по неподвижному и не ведущему огонь кораблю. В связи с этим в США начались опыты по бомбометанию с пикирования, а затем и создание специальных пикирующих бомбардировщиков.

Именно так появился на свет самолет, который в некоторых публикациях называют едва ли не прямым предшественником «Штуки», – палубный истребитель-бомбардировщик Curtiss BFC-2 Goshawk. К моменту его создания фирма «Кертисс» уже имела опыт проектирования палубных пикирующих бомбардировщиков – в 1929 году на основе семейства F8C был создан биплан «Хеллдайвер», получивший на флоте обозначение O2C (не путать с более поздними «Хеллдайверами», успевшими поучаствовать во Второй мировой!). Он обладал двигателем мощностью 450 л. с, весил чуть больше тонны, развивал скорость в 237 км/ч и мог пролететь 732 километра (455 миль). Самолет мог нести две 53-килограммовые или одну 227-килограммовую бомбу и был способен наносить удары с пикирования. Правда, на нем еще не было специальных аэродинамических тормозов для ограничения скорости пикирования. Всего в 1930–1931 годах было построено около 70 экземпляров.

Опыт с «Хеллдайвером» оказался удачным, и военные моряки достаточно благожелательно отнеслись к появившемуся в 1932 году истребителю F11C. На этом биплане было применено такое новшество, как убирающееся шасси. За счет этого, а также достаточно мощного двигателя скорость машины, получившей название Goshawk, приблизилась к 350 км/ч. Новый истребитель был способен нести одну 227-килограммовую бомбу под фюзеляжем или четыре 53-килограммовые бомбы под крыльями. Модификации, специально приспособленные для бомбометания с пикирования, получили обозначение BFC-2 и BF2C-1. По иронии судьбы, этот проект стал одним из самых болезненных провалов фирмы «Кертисс» – самолеты, поступившие в 1934 году на вооружение нового авианосца «Рейнджер», вызвали массу нареканий у летчиков из-за возникавшей в полете вибрации. Хотя причину (и способ ее устранения) удалось найти довольно быстро, доверие к машине уже было подорвано. Всего лишь после четырех месяцев службы на авианосце BF2C-1 списали на берег, а затем полностью отстранили от полетов и сбросили в море. По итогам этой истории в морском министерстве вообще подумывали об отказе от всякого сотрудничества с фирмой «Кертисс».

Правда, нужно отметить, что на других модификациях семейства F-11C подобных проблем не возникало. Не было их и на экспортных версиях машины, получивших обозначение Hawk (I–IV). Фирма «Кертисс» отправила на экспорт более 250 самолетов этой серии – главным образом в Китай, Турцию, Аргентину, Колумбию и Таиланд. Две машины попали в Германию, где использовались в экспериментах по бомбометанию с пикирования, оказывая серьезное влияние на судьбу Ju-87. Но об этом чуть ниже.

Разработка пикирующего бомбардировщика началась в Германии совершенно независимо от американских коллег. Весьма существенную роль в этом сыграл Карл Плаут, один из германских истребителей-асов Первой мировой, ставший затем авиаинженером на фирме «Юнкере». После войны строительство военных самолетов в Германии было запрещено Версальским договором, гражданская авиация была вынуждена считаться с серьезными ограничениями. В связи с этим многие фирмы сочли за лучшее открыть филиалы за границей, где ограничения не действовали. Так, фирма «Юнкере» обзавелась дочерним предприятием AB Flugindustri в Швеции. Именно там в 1927 году Карл Плаут вместе со

своим коллегой Германом Польшманом построили легкий спортивный самолет А.48. Машина получилась достаточно примечательной – во-первых, это был первый послевоенный самолет фирмы «Юнкере», сменивший гофрированную обшивку на гладкую. Во-вторых, двухместный А.48 был монопланом. На самолете стоял 430-сильный двигатель Jupiter VII, позволявший ему развивать скорость 265 км/ч. После гибели Плаута в авиакатастрофе работы продолжил Польшман. В 1929 году самолет прошел летные испытания. Всего было построено семь экземпляров.

Официально А.48 считался легким многоцелевым самолетом, но сугубо гражданское назначение машины было, по сути, всего лишь маскировкой. Не случайно, когда Турция объявила конкурс на создание нового истребителя, А.48 удалось достаточно быстро превратить в истребитель-бомбардировщик К-47, совершивший первый полет осенью 1929 года. Турецкий контракт в итоге сорвался, однако несколько машин закупили китайцы, и – что намного важнее – три экземпляра использовались в авиашколе в Липецке, действовавшей в рамках секретной программы сотрудничества Красной Армии и рейхсвера. Интерес к самолету проявили и шведы – в начале 1930-х годов на полигоне Фресон проводились опыты по бомбометанию с пикирования, в которых принимали участие и представители германских вооруженных сил. Именно К-47 считается прямым предшественником «Штуки». Однако первым германским пикировщиком стал все-таки не он.

Не имея возможности прямо нарушать ограничения Версальского договора, германские военные стремились обходить их всеми возможными путями. Под видом планерного спорта готовились тысячи будущих летчиков, на территории Советского Союза действовали танковая и авиационная школы. При активном содействии военного ведомства разрабатывались прототипы боевых машин – германская промышленность должна была быть готова при необходимости оперативно обеспечить армию современным вооружением. Полностью скрыть успехи этой теневой программы было невозможно, поэтому далеко не случайно, что японцы, озабоченные созданием собственного палубного пикирующего бомбардировщика в противовес американским проектам, обратились в 1931 году на германскую фирму «Хейнкель». Созданный в короткие сроки биплан He-50 с двигателем Jupiter VI мощностью 490 л.с. был вооружен одним пулеметом, развивал скорость около 200 км/ч и мог нести бомбу весом 500 кг. Испытания прошли успешно, самолет был отправлен в Японию в 1932 году и пошел в серию под обозначением D1A1, образовав становой хребет японской палубной авиации во второй половине 1930-х годов. Одновременно He-50 был продемонстрирован в Рехлине немецким военным, которые решили поддержать проект. В войска самолет начал поступать осенью 1933 года.

К этому моменту ситуация в Германии кардинально изменилась. В январе 1933 года главой правительства был назначен Гитлер, сразу же взявший курс на ускоренное восстановление вооруженных сил. На первом этапе формального отказа от Версальских ограничений не происходило, однако в то же время происходило ускоренное создание авиационных частей, замаскированных под летные школы и гражданские организации. Оснащались эти подразделения тем, что было под рукой, – как правило, не слишком современными самолетами, производство которых можно было начать немедленно. Предназначались они в первую очередь для того, чтобы сформировать костяк будущих военно-воздушных сил и подготовить как можно больше боевых летчиков. Создание самолетов, превосходящих по своим качествам зарубежных конкурентов, должно было стать следующим этапом. Военно-воздушные силы строились в соответствии с так называемой концепцией «Люфтваффе риска» (Risi-koluftwaffe), которая предусматривала строительство в первую очередь бомбардировщиков. Задачей военно-воздушных сил было создать для потенциальных противников такую степень риска, которая заставила бы их отказаться от возможных идей о превентивном ударе по начавшей перевооружаться Германии.

Именно в рамках этой концепции германское министерство авиации объявило в сентябре 1933 года конкурс на создание пикирующего бомбардировщика. Как писал впоследствии знаменитый авиаконструктор Э. Хейнкель, «в середине тридцатых годов точно поразить цель бомбой с горизонтального полета бомбардировщика практически было невозможно. Если в артиллерии достигли определенной точности выстрела, то в авиации сбрасывание бомб напоминало чем-то стрельбу из пулемета. Вряд ли стоит доказывать кому-либо, что бомба – дорогая вещь. Я не знаю, какому конкретному человеку пришла в голову мысль производить бомбометание с пикирующего полета, но воплощением ее стали заниматься американцы. Проявлен был к этому интерес и у нас в Германии».

Поскольку основной задачей было как можно скорее организовать выпуск самолетов, к рассмотрению на первом этапе были приняты уже начатые на тот момент проекты, представленные фирмами «Физелер» (Fi-98) и «Хеншель» (Hs-123). Оба они представляли собой одноместные бипланы с неубирающимся шасси, пулеметным вооружением и небольшой бомбовой нагрузкой. Fi-98 был оснащен двигателем BMW-132, развивавшим мощность 650 л. с, разгонялся до 293 км/ч и нес четыре 50-килограммовые бомбы. Проект фирмы «Хеншель», являвшийся изначально фаворитом конкурса, несколько превосходил конкурента по своим характеристикам, однако техническим откровением тоже не стал. Тем не менее именно он был запущен в серию и выпускался с лета 1936 по осень 1938 года. Всего было изготовлено около 260 экземпляров. Боевой дебют Hs-123 состоялся в Испании, затем эти уже совершенно устаревшие машины приняли участие во Второй мировой войне, окончательно исчезнув лишь к 1944 году. К слову сказать, тогда же закончил свою карьеру и He-50, использовавшийся в частях ночных бомбардировщиков, созданных в качестве германского аналога советских ночных бомбардировочных полков, вооруженных У-2 и Р-5.

Но это впереди, а пока германская авиация готовилась вступить в очередной этап своего развития. 16 марта 1935 года Гитлер торжественно объявил об отказе соблюдать статьи Версальского договора об ограничении вооружений. Одновременно были официально созданы военно-воздушные силы (Люфтваффе). Вместо «летных школ» и «исследовательских институтов» формировались эскадры и группы. 1 октября 1935 года была создана «группа Шверин» – экспериментальное соединение пикирующих бомбардировщиков, первоначально укомплектованное самолетами He-50. Вскоре на ее основе развернули 1-ю группу 162-й штурмовой эскадры «Иммельман» (St. Gr. 1/162) под командованием майора Ганса-Гуго Витта.

В это же время министерство авиации готовилось к проведению второго этапа конкурса. Он предусматривал создание более совершенной машины, по своим характеристикам близкой к истребителю. Технические требования были согласованы только к 1935 году, когда разработка нового поколения пикировщиков полным ходом велась на нескольких фирмах. Это затягивание произошло далеко не случайно. Вокруг самой концепции пикирующего бомбардировщика разгорелись страсти настолько нешуточные, что при желании об этом можно написать неплохой приключенческий роман. Появление будущего символа Люфтваффе оказалось под угрозой срыва.

После создания министерства авиации на должность начальника управления развития технической службы – лица, фактически ответственного за разработку для Люфтваффе новой техники, – был назначен Вольфрам фон Рихтхофен. Родившийся в 1895 году, он приходился родственником знаменитому «Красному барону» и большую часть Первой мировой войны служил в кавалерии. Только в 1917 году он перешел в истребительную авиацию (любопытно, что многие летчики-асы того времени изначально были кавалеристами) и закончил войну, имея на счету 8 побед. После Версальского мира Рихтхофен некоторое время учился в Техническом институте Ганновера, а затем вернулся в ряды вооруженных сил, где под прикрытием различных должностей занимался вопросами, связанными с воен-

ной авиацией. После прихода к власти нацистов его карьера стремительно пошла в гору. Министр авиации Третьего рейха Герман Геринг, будучи сам знаменитым асом-истребителем, всячески продвигал своих бывших сослуживцев.

У Рихтхофена имелись свои взгляды на облик военно-воздушных сил, и пикирующий бомбардировщик никак в них не вписывался. Он считал, что медлительная машина, пикирующая до небольших высот, станет легкой жертвой зенитной артиллерии, и воевать на ней – чистой воды самоубийство. Поэтому он распорядился прекратить все работы в данном направлении. В качестве самолета непосредственной поддержки войск он предпочел бы видеть хорошо защищенный штурмовик.

На этом история «Штуки» и закончилась бы, толком не начавшись, если бы у пикирующего бомбардировщика не появился могучий защитник. Им стал другой летчик-истребитель Второй мировой войны, знаменитый ас Эрнст Удет. Имя Удета обычно упоминается в литературе в негативном ключе, в первую очередь в связи со стагнацией технического развития Люфтваффе в середине Второй мировой войны. По страницам книг кочует образ некомпетентного выскочки, чуть ли не развалившего германские военно-воздушные силы и в итоге путившего себе пулю в висок. В реальности личность Удета гораздо сложнее.

Эрнст Удет родился в 1896 году и с детства интересовался авиацией. В 1910 году он совершил свой первый полет на планере. В годы войны Удет, изначально служивший вестовым в пехотной дивизии, упорно прокладывает себе путь в боевую авиацию: сначала он становится пилотом самолета-разведчика, где проявляет свою страсть к рискованным маневрам, потом его переводят в эскадрилью, укомплектованную истребителями. Там ему приходится бороться с самим собой, поскольку будущий ас буквально не может заставить себя стрелять во врага! Первая победа одержана Удетом 18 марта 1916 года. К исходу войны он со своими 62 победами оказался вторым в списке лучших летчиков-истребителей Второго рейха.

После войны Удет попробовал себя в самолетостроении, а когда бизнес-проект, по сути, провалился, стал зарабатывать на жизнь воздушной акробатикой. Кроме того, он много снимался в кино в роли отважного пилота. Естественно, бывший ас интересовался развитием боевой авиации и в 1931 году, находясь в Соединенных Штатах, наблюдал демонстрационный полет пикирующего бомбардировщика фирмы «Кертисс» (судя по всему, это был «Хеллдайвер»). Считается, что именно с того момента Удет превратился в горячего поклонника этого типа самолетов.

После прихода нацистов к власти Геринг решил привлечь старого приятеля к созданию Люфтваффе. Однако Удет, которому нравилось независимое существование, не спешил надевать мундир. Тем не менее к его мнению в министерстве авиации прислушивались. Именно этим объясняется решение о закупке в США двух экземпляров истребителя-бомбардировщика Curtiss Hawk II. В октябре 1933 года самолеты прибыли в Бремерхафен, и вскоре Удет продемонстрировал возможности новых машин на аэродроме Темпельхоф представителям Люфтваффе. Машины не произвели большого впечатления на собравшихся – близкие по своим характеристикам самолеты имелись и в Германии, – однако Удет не прекращал лоббировать пикирующий бомбардировщик, вплоть до того, что в неофициальном порядке рекомендовал фирмам-разработчикам продолжать его проектирование, невзирая на позицию Рихтхофена. Во многом благодаря влиянию Удета конкурс на постройку пикировщика так и не был окончательно отменен.

К тому времени довольно четко обозначился круг участников конкурса. В нем приняли участие четыре фирмы. «Гамбургер Флюгцойгбау», недавно созданная дочерняя компания знаменитой верфи «Блом-Фосс», представила проект Ha-137, внешне напоминавший параллельно разрабатывавшийся Ju-87. Машина продемонстрировала неплохие летные данные, но спецификация 1935 года требовала сделать пикировщик двухместным, в то время как

детище гамбургских конструкторов имело экипаж из одного человека, и добавить еще одно «посадочное место» ценой небольших переделок не представлялось возможным.

Вторым претендентом стал самолет фирмы «Арадо» Аг-81. Эту цельнометаллическую машину отличали достаточно мощный двигатель, легкая и в то же время прочная конструкция и весьма неплохие характеристики. У этого пикировщика имелся, однако, фатальный недостаток – он был бипланом, что в середине 1930-х уже считалось анахронизмом. Кроме того, первые опытные образцы отличались неустойчивостью в полете.

Третьим участником конкурса стал самолет фирмы «Хейнкель» He-118. Его создатели, братья Вальтер и Зигфрид Понтеры, спроектировали аэродинамически чистый моноплан с полностью убирающимся шасси. Первый экземпляр был оснащен английским двигателем фирмы «Роллс-Ройс» мощностью 845 л. с, на последующие ставился мотор компании «Даймлер-Бенц» DB-600 мощностью 880 л.с. Максимальная скорость достигала 390 км/ч, бомбовая нагрузка составляла 250 кг в двухместном варианте или 500 кг, если пилот летел в одиночестве. Самолет получился несколько утяжеленным, но в целом удачным. Именно он и стал основным соперником четвертого участника конкурса – Ju-87 фирмы «Юнкере».

Проектирование Ju-87 началось в 1933 году, руководство проектом взял на себя уже известный нам Герман Польшман. Естественно, что в ходе работ над новой машиной он широко использовал опыт, полученный с К-47. К середине 1934 года эскиз был готов – будущая «Штука» должна была стать цельнометаллическим монопланом с убирающимся шасси в обтекателях. Чтобы обеспечить достаточную прочность конструкции, а также уменьшить высоту стоек шасси, крыло было выполнено в форме «обратной чайки». Оперение по образцу К-47 было сделано двухкилевым. Определенные проблемы возникли с двигателем – достаточно мощных и надежных моторов водяного охлаждения германские компании на тот момент попросту не выпускали. Поэтому силовой агрегат был найден за Ла-Маншем – на первый образец Ju-87 устанавливали британский двигатель Rolls-Royce Kestrel IIS. Этот 12-цилиндровый V-образный мотор развивал взлетную мощность 525 л. с, в роли движителя выступал деревянный двухлопастной винт фиксированного шага. Решение носило явно паллиативный характер, поскольку силовой агрегат был слабоват для тяжелой машины, и моторостроительное подразделение компании «Юнкере» уже ударными темпами готовило ему замену. Самолет мог нести 250-килограммовую бомбу под фюзеляжем, для нее была предназначена специальная рамка, призванная выводить ее за пределы досягаемости лопастей винта при сбросе с пикирования.

В конце 1934 года полноразмерный деревянный макет самолета был предъявлен заказчику. Окончательные требования технического задания на тот момент все еще не были сформированы, и фирме «Юнкере» удалось добиться того, что за основу для них были приняты данные проектируемой машины. С этого момента Ju-87 становится явным фаворитом гонки. Однако до победы было далеко.

19 сентября 1935 года первый опытный образец пикировщика – Ju-87V1 – поднялся в воздух. Процесс испытаний и доводки самолета сопровождался некоторыми сложностями, не выходящими, правда, за рамки среднестатистических. Практически сразу же выяснилось, что двигатель имеет склонность к перегреву, что потребовало увеличения площади радиатора. Пикировала машина хорошо, даже слишком хорошо – быстро набирала скорость, что существенно уменьшало время прицеливания. Решением проблемы могли бы стать аэродинамические тормоза, выполненные в виде решеток, которые планировалось установить за передней кромкой крыла. Однако их изготовление задерживалось, и в итоге на первый опытный экземпляр самолета поставить их так и не успели. 24 января 1936 года во время пикирования возникла сильная тряска хвостового оперения, которое начало разрушаться прямо в воздухе, и самолет разбился, унеся с собой жизни экипажа.

На втором экземпляре, поднявшемся в воздух 25 февраля, печальный опыт постарались учесть. Оперение сделали однокилевым, конструкцию хвостовой части фюзеляжа усилили. Но главной новинкой стал подоспевший к тому моменту двигатель Jumo-210А мощностью 610 л. с, обеспечивавший самолету более высокие летные данные. В марте были наконец-то установлены тормозные решетки, значительно улучшившие устойчивость самолета при пикировании. В таком виде машина в июне 1936 года была представлена на сравнительные испытания в Рехлине.

К этому моменту из четверки претендентов на гордое имя «Штука» остались всего двое – Ju-87 и He-118. Оба конкурента смотрелись достойно, но фирме «Хейнкель», включившейся в гонку позднее других, не хватило времени окончательно довести свое детище до ума. На He-118, как и на втором экземпляре «Юнкерса», стоял винт с изменяемым шагом, однако система управления шагом винта была ненадежной. При отвесном пикировании следовало одновременно с выпуском тормозных щитков перевести винт на больший угол, в противном случае имелся риск катастрофы. Поэтому на испытаниях He-118 пикировал под углом не более 50 градусов, в то время как его конкурент гораздо более зрелищно устремлялся почти вертикально вниз. «Полеты на бомбометание сопровождался таким чудовищным ревом, что по телу пробегали мурашки. Вой этих адских машин, а они заслуживали такого сравнения, был неопишуем», – вспоминал впоследствии Э. Хейнкель. Хотя наглядное сравнение было явно в пользу Ju-87, мнения представителей Люфтваффе разделились.

Однако развязка стремительно приближалась. К этому моменту Геринг все-таки уговорил Удета служить в Люфтваффе. В звании полковника он занял пост сначала инспектора истребительной авиации (летом 1935 года), затем истребительной и бомбардировочной авиации. В этой должности он уже мог оказывать непосредственное влияние на судьбу «Штуки». Вскоре ему пришлось выдержать решающий бой с Рихтхофеном – 9 июня 1936 года последний отдает распоряжение прекратить все работы по пикирующим бомбардировщикам. Впрочем, создатели Ju-87 не успели, что называется, даже испугаться – на следующий день главой технической службы министерства авиации был назначен Удет, который вернул все на круги своя.

Это назначение часто считают едва ли не роковым для Люфтваффе. Действительно, Удет в отличие от Рихтхофена не имел даже элементарного технического образования, был по натуре авантюристом и ненавидел кабинетную работу. Уже после его самоубийства в 1941 году среди его бумаг найдут карикатуры, на которых он изображал самого себя прикованным цепями к письменному столу. Однако на судьбу Ju-87 это назначение в любом случае повлияло самым положительным образом.

Не добившись от экспертов единого мнения по поводу того, какой из двух конкурентов лучше, Удет решил лично испытать самолеты. Согласно широко распространенной версии, именно это испытание и принесло победу детищу фирмы «Юнкере». Дело в том, что 27 июня, прибыв на аэродром фирмы «Хейнкель» Мариензее, Удет совершил испытательный полет на He-118, в ходе которого самолет потерпел крушение. Как выяснилось впоследствии, бросив машину в отвесное пикирование, полковник забыл перевести винт с малого шага на большой. В результате возникла перераскрутка винта, вызвавшая вибрацию и разрушение в воздухе всей машины. При этом сам Удет чуть не погиб – его ногу зажало, и только высвободив ее из полуботинки, ему удалось выпрыгнуть с парашютом. Считается, что полковник не признал своей ошибки, и участь He-118 была решена. Однако Удет был опытным летчиком, который не раз терпел катастрофы в воздухе и прекрасно знал, что авария опытного образца необязательно говорит о

негодности самолета как такового. В выборе Ju-87 значительную роль сыграло, по всей видимости, то обстоятельство, что этот самолет был технологичнее и дешевле в производстве – фактор, игравший большую роль в Третьем рейхе, вынужденном постоянно считаться

с нехваткой ресурсов. Кроме того, конструкция самолета была весьма прочной – уже потом, во время войны, нашла свое подтверждение высокая живучесть пикировщика. «Конструкция Ju-87 была очень прочной. В мирное время нередко были случаи, когда после учебных стрельб с бреющего полета из крыльев торчали срезанные ветки деревьев. В феврале 1942 года один из Ju-87 привез домой полутораметровое бревно толщиной 20 см. Это произошло во время атаки деревянного моста через реку Мета к северу от озера Ильмень. Взрывом бревно подбросило в воздух, и оно воткнулось в крыло пикировщика», – вспоминал впоследствии один из пилотов.

Летом 1936 года Ju-87 получил путевку в жизнь. Уже весной этого года был изготовлен четвертый опытный образец, который должен был стать эталоном для серийных машин. Мотор на этом экземпляре еще больше опустили вниз – для улучшения обзора летчика. С этой же целью в полу самолета было сделано специальное окно. Площадь килевого оперения увеличили, фонарь кабины и стойки шасси несколько изменили. На самолете был установлен специально разработанный прицел Stuvi A2. Еще одним новшеством стал автомат, который с помощью специального электропривода выводил самолет из пикирования после сброса бомбы, что существенно облегчало работу пилота.



Один из первых опытных образцов «Штуки»

В конце 1936 года было изготовлено десять машин установочной серии, получивших обозначение Ju-87A-0. В Люфтваффе была распространена практика давать самолетам «человеческие» имена в зависимости от буквенного обозначения серии. Машины серии «А» традиционно называли «Антонами».

«Антоны» «нулевой» серии несколько отличались от образца V4. Главным отличием стал двигатель Jumo-21 °Са максимальной мощностью 640 «лошадей». Однако этот мотор все равно был слаб для достаточно тяжелого самолета. Более технологичной стала конструкция планера. Самолеты «нулевой» серии оснащались одним неподвижным пулеметом калибра 7,92 мм (MG-17) в правой консоли крыла и одним пулеметом MG-15 такого же калибра с довольно ограниченными углами обстрела у стрелка-радиста.

В начале 1937 года завод «Юнкере» в Дессау начал выпуск самолетов серии А-1. Существенных отличий от машин «нулевой» серии у них не было. А-1 была первой «Штукой», которая начала поступать в строевые части. Первой «Антоны» получила 162-я эскадра пики-

рующих бомбардировщиков «Иммельман». К сентябрю 1938 года число эскадр, оснащенных «Штуками», выросло до четырех. В соответствии с господствовавшей концепцией предполагалось использовать их в первую очередь для действий по непосредственным тылам противника. Использование в качестве «самолета поля боя» оказалось отодвинуто на задний план.



Кокпит «Штуки»

Возможно, это отчасти объяснялось весьма скромными летными данными «Антон». Модификация А-1 могла развить скорость в 320 км/ч на высоте 4000 метров – и то только в том случае, если самолет летел без нагрузки. Максимальная дальность полета составляла 1000 километров. Бомбовая нагрузка не превышала 250 кг; самолет мог поднять бомбу весом в полтонны только в том случае, если стрелок-радист оставался на земле. Стрелковое воору-